LA VIE AU GRAND AIR

Voir dans ce numéro : Le Prix du Jockey Club. — Le Championnat de France (bicyclettes)

LE TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE

Rivierre sur son Tricar

(Voir l'article p. 413 et 414.)

Abonnements :
Paris et Départements„ „ „ 24 francs
Etranger„ „ „ „ „ „ „ „ 28 „
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ▫ Fermes & Châteaux ▫ Femina
Musica ▫ Jeunesse ▫ La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra ▫ Paris

Published on Juny 1st 1906 Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 1905, by Pierre Lafitte

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

voi Franco du talogue

PORTOIR ARTICULÉ et *FAUTEUIL-ROULANT*

DUPONT

FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

AUTOMOBILES ELECTRIQUES
DININ VOITURES DE VILLE
A. DE MASSOL & Cie
Seuls Concessionnaires pour la France
59, Rue de La Boetie. PARIS
Téléphone 58972

VOITURES DE TOURISME
PANHARD-LEVASSOR - DELAUNAY-BELLEVILLE
ET TOUTES GRANDES MARQUES

CAPOTES, GLACES
DAIS, PAREBRISES
Expédition en province
RÉPARATIONS de CARROSSERIE
. GRIFFAULT, 272, route de la Révolte, à Levallois-Perret, *juste en face la porte Champerret.*

AMER PICON

Tonique - Rafraîchissant

LA VRAIE BOISSON DES SPORTSMEN

DEMANDEZ UN PICON

SOINS, HYGIÈNE

Demandez le catalogue franco de la nouvelle ceinture pour l'EVENTRATION et combattant l'OBÉSITÉ — du nouveau tissu à jours pour les VARICES supprimant la chaleur et les démangeaisons, et où vous trouverez les CORSETS de toilette ainsi que pour le REDRESSEMENT DE LA COLONNE VERTEBRALE — les BRAS et JAMBES artificiels, avec les derniers perfectionnements, tous les genres de BANDAGES HERNIAIRES. Les appareils d'hygiène, douches, injecteurs, coussins, alèzes, urinaux, etc., etc.
DES DAMES SONT A LA DISPOSITION DES CLIENTES
S'adresser chez **C. CHANSON**, fabricant, breveté S. G. D. G.
146, Rue de Rivoli, PARIS — *Téléphone* 215-12

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS

"L'ALBATROS"
H. BILLOUIN, Ingén^r-const^r
104, avenue de Villiers, Paris.
Bicyclettes neuv. de g^d luxe, course et route garant. dep. 120^f; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves s^r commande, route et course, 2 à 6 chev^x dep. 500 f.; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuv. et s^r commande à 2 et 4 places dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement. Réparations et Transformations. — Accessoires et P^ces détachées.
PRIX MODÉRÉS.—CATALOGUE FRANCO.—TÉLÉPHONE 548-03.

Etablissements Bergougnan & Cie

PNEU

LE GAULOIS

Clermont-Ferrand

Cycles

SAVING

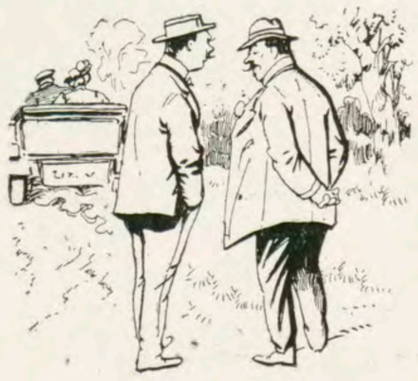
Détenteur, avec POULAIN, des :

Championnat de France
Championnat du Monde

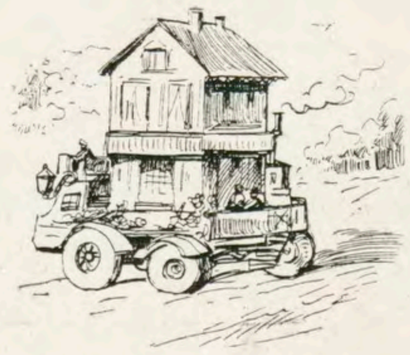
13, Rue Corbeau, PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.

— Voyons ; puisque vous faites beaucoup de sports question très moderne. Qu'est-ce qui roule le plus ? locomotive, auto, bécane, tricar ?...
— Monsieur, c'est encore la piece de cent sous.



— Comment... tu confies ta voiture à ce garçon qui ne sait pas conduire ! Il va tout casser.
— — Ça ne fait rien, il y a ma belle-mère dedans !



LA PROPRIÉTÉ DE L'AVENIR.

Pour fuir les révolutions et les tremblements de terre, la propriété sera roulante ou elle ne sera plus !

— Je loue mon rocher 20 francs... pour voir passer le Circuit Européen...
— Vingt francs ?
— Oui, le tournant est très dangereux ; aussi le prix des places est-il là beaucoup plus cher !

COMPTOIR BISONTIN
E. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — Maison de confiance

Pneu-Cuir IMPERFORABLE — **SANS PEUR** — Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE — GARANTIE
BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRRXELLES, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10^f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

PHOTOGRAPHES
PAPIER CITRATE
la pochette 0,75
0,80 la pochette
PAPIER BROMURE
GUILLEMINOT

FONTAINEBLEAU SON CHÂTEAU, VILLÉGIATURE D'ÉTÉ, SA FORÊT

POUR **MAIGRIR**

sûrement, sans nuire à la santé, PRENEZ LE
Thé Mexicain du Dr Jawas
Végétal dépuratif et inoffensif.
Amaigrissement naturel et bienfaisant qui réduit les hanches et le ventre, efface le double menton et amincit la taille.
Succès consacré. — La botte : 5^f, les 6 bottes : 28 fr. f^co mandat.
Pharmacie Vivienne, 16, Rue Vivienne, Paris et Partout.

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

MARQUE DE FABRIQUE — LE CLÉMENT — CLÉMENT & Cie PARIS

Clement

Aux Chauffeurs comme aux Cyclistes,
aucune marque n'offre une gamme de modèles comme la Marque Nationale

CLÉMENT

CATALOGUE FRANCO

Direction : 38, Avenue de la Grande-Armée, Paris

Usines au Pré-Saint-Gervais et à Tulle.

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
QUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

1er Juin 1906 — No 402
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

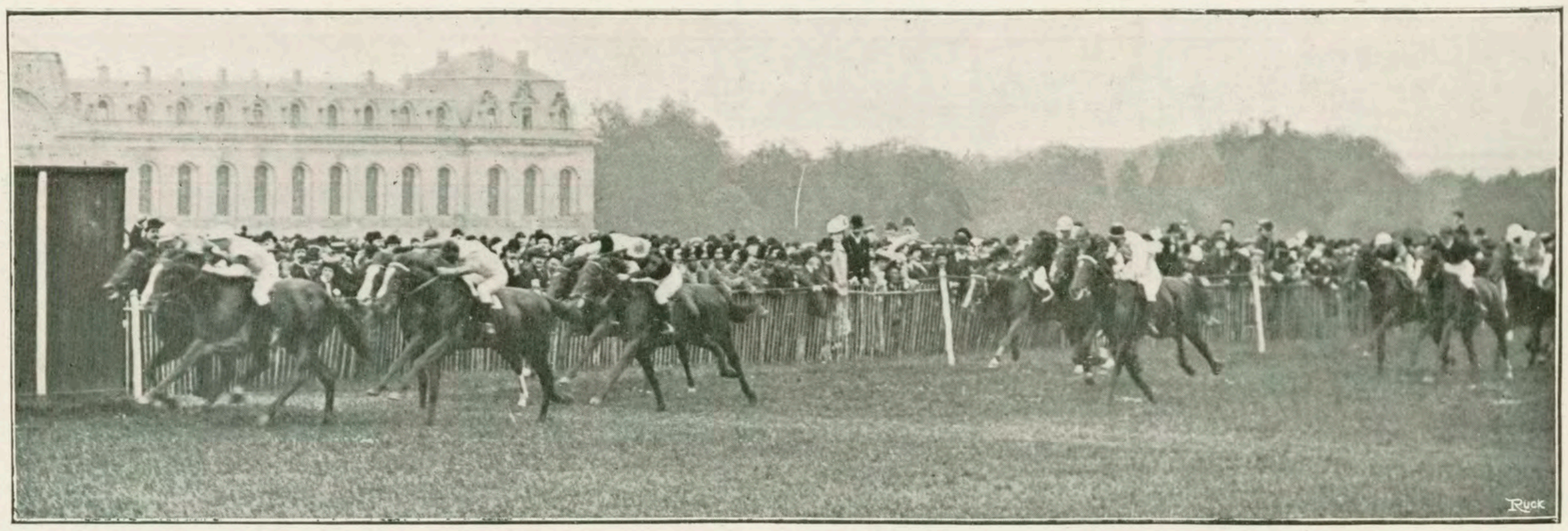
(Plaque Lumière)

MAINTENON, GAGNANT DU PRIX DU JOCKEY-CLUB

Maintenon, *par Le Sagittaire et Marcia, à M. W.-K. Vanderbilt, monté par P. Woodland, a fourni une course magnifique dans le Prix du Jockey-Club. Woodland a su le mener à la victoire avec une maëstria et une science que n'osaient lui soupçonner bien des parieurs. Ce jockey, spécialiste des steeple-chases, remplaçait Ransch, qu'un accident empêchait de partir. Une ovation a salué sa splendide performance. Notre photographie le représente se dirigeant vers les balances. L'entraîneur de Maintenon, Duke, tient la bride.* (Voir l'article page 410).

Published on Juny 1st 1906, Privilege of copyright in the United States, reserved under the Act approved March 3 1905, by Pierre Lafitte. — Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.

LE PRIX DU JOCKEY-CLUB (27 Mai)



Quérido *Maintenon* *Eider* *Narvaez* *Caramel* *Fellah* **A 300 mètres de l'arrivée.** *Brise-Cœur*

En haut de la montée, Quérido qui s'est détaché du lot est rattrapé par Maintenon et une lutte vive s'engage entre les deux leaders.

La victoire de Maintenon donne raison aux arguments que nous avons développés à cette place en faveur des poulains de la génération de 1903, mise en vedette par le crack Prestige et les nombreux bons chevaux qui l'escortent.

Le Derby de Maintenon restera dans la mémoire des sportsmen comme un des plus beaux que nous ayons eu en ces dernières années. Que l'on prise ou non la génération de 1903, l'émotion n'a pas moins été très grande durant tout le parcours de la vieille épreuve classique. Sur un bon départ où deux comparses seuls perdaient du terrain, Flying Star s'est élancée en tête suivie de Hérode, Maintenon et Ganelon II. Le cheval de M. Vanderbilt surveillait sans cesse la jument de M. Mérino que sa victoire du prix de Diane avait mise en vedette et dont on attendait, dont on avait même, à l'excès, escompté la revanche contre son vainqueur du prix Lupin, Maintenon. Le terrain moins ferme n'a pas été à la convenance de la pouliche et Maintenon n'a pas eu de peine à la régler à l'entrée de la ligne droite où cinq ou six chevaux apparaissaient, très dangereux, Montlieu en dehors et tournant un peu large.

Cependant Maintenon sans se détacher subissait les premiers assauts, les repoussait successivement, notamment ceux de Narvaez, Eider, Montlieu et Caramel, quand Reiff, qui avait habilement remplacé Flying Star à la corde avec Querido se plaçait à la hauteur du vainqueur de la Grande Poule des Produits; alors, on assistait pendant trois cents mètres à une fin de course admirable : Woodland et Reiff, sans un mouvement apparent, demandaient et demandaient encore à leurs chevaux, luttant de finesse et de persuasion, n'usant d'aucun moyen violent. Une véritable angoisse saisit l'assistance; les cris habituels restèrent contenus jusqu'au moment où Reiff sentant Quérido fléchir faisait un brusque appel à son cheval; mais Maintenon avait dès lors le meilleur et l'emportait nettement, presque facilement d'une demi longueur. Eider était troisième à une longueur, précédant d'une tête Narvaez qui devançait Fellah, Caramel, Sly Fox, Brise-Cœur qui avait été un des premiers en difficulté dans la descente.

Maintenon, fils de Le Sagittaire, qui partit favori du prix du Jockey-Club gagné par Omnium II, est né au haras du Perray, à M. Gaston Dreyfus, d'une de ses poulinières, Marcia. Il passa en vente à Deauville avec les autres produits de cet élevage et fut payé une vingtaine de mille francs par son propriétaire actuel, déjà si heureux par l'achat de Prestige, pour 30.000 francs, l'an dernier.

A part ce crack hors de pair, un des plus remarquables chevaux que nous ayons eu en France ces dernières années, à part aussi, peut-être, Moulins-la-Marche, Maintenon s'est définitivement affirmé comme le meilleur cheval engagé dans les grandes épreuves classiques. Nous avons retracé sa carrière ici, la semaine dernière, et nous avons dit en quelle estime nous le tenions, malgré tout ce que pouvaient en dire des détracteurs trop pressés de condamner avant d'avoir entendu la cause.

Plus que jamais nous ne pouvons suivre nos contradicteurs sur ce terrain de dénigrement. Maintenon n'est un grand cheval que de taille, mais c'est un bon cheval, un très bon cheval, en dépit de sa silhouette massive déplaisante, que le fini de la préparation n'était point parvenu à atténuer. Il a battu en Querido un cheval qui avait toute la confiance d'une écurie experte et qui passait pour avoir forcé Prestige à s'étendre avant de remporter au Bois une importante victoire. Le poulain de M. Caillault était dans une condition irréprochable et c'est lui qui, au dernier instant, a obtenu, à ce point de vue, le plus de suffrages des connaisseurs.

La situation respective des concurrents, que nous avons donnée plus haut, souligne la régularité de cette course où nous trouvons tous les chevaux à la place qu'on eût pu leur assigner si l'on avait voulu admettre leurs performances. Ganelon II n'était pas bien. Gardons-nous de le juger sur cette défaite.

En résumé, beau Derby, mais surtout, lutte entre deux jockeys, qui ont évincé, par leur maîtrise, ce que nous avons vu de plus précis, de plus savant dans ce genre. Ransch n'aurait pu mieux faire que Woodland, il aurait pu faire moins bien en cherchant à se mettre plus tôt hors d'atteinte. Il est impossible de montrer plus de patience, plus de tête, plus de tact, et d'ailleurs le talent déployé par le vaincu est le plus bel éloge que l'on puisse faire du vainqueur.

SAINT-GEORGES.

Maintenon *Quérido* **L'Arrivée** *Eider* *Narvaez*

Maintenon parvient dans les derniers mètres à prendre une demi-longueur à Quérido qu'Eider suit à une longueur.

LE TOUR DE FRANCE

(Photographies de notre envoyé spécial.)

Par C. FAROUX

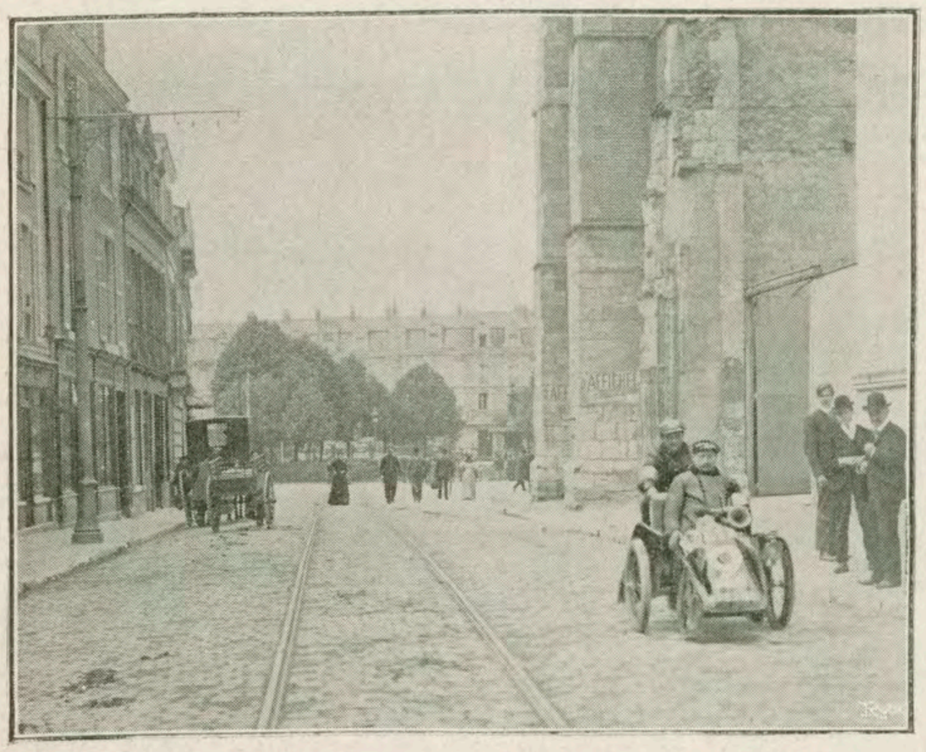
Cette épreuve, organisée sur l'initiative de l'Auto=Cycle=Club de France et qui est réservée aux légers instruments de locomotion : motocyclettes, tri=cars et voiturettes, s'annonce sous les meilleurs auspices et paraît être appelée à connaître la grande faveur du public. ⌀ Son influence sur la construction automobile et sur les goûts de la clientèle.

Le Tour de France pour motocycles et voiturettes se dispute actuellement pour la seconde fois. Cette épreuve des plus intéressantes est due à l'initiative d'un groupement actif, l'Autocycle-Club de France, et l'organisation en est assumée par notre confrère les *Sports*.

Pour cette année, diverses modifications, soit de méthode de classement, soit de qualifications ont été introduites. C'est ainsi qu'il a été prévu une catégorie spéciale de tri-cars, les concours organisés en 1905 par l'*Auto* ayant démontré tout l'intérêt de ce véhicule pratique et maniable. C'est ainsi encore que le seul classement des concurrents est opéré par la régularité de marche.

On impose à chacun des concurrents une moyenne minimum de 30 kilomètres à l'heure, non sur l'ensemble du parcours, mais sur chacune des sections parcourues, en sorte qu'une même panne entraîne un plus lourd handicap relatif et que la régularité exigée sur le papier devient plus probante.

C'est là une méthode de classification simple, claire et suffisamment logique, — au moins à l'heure actuelle — on peut lui reprocher d'être inélégante, mais il ne faut pas se montrer trop exigeant, et, dans les circonstances spéciales où nous nous trouvons placés, elle est largement suffisante.

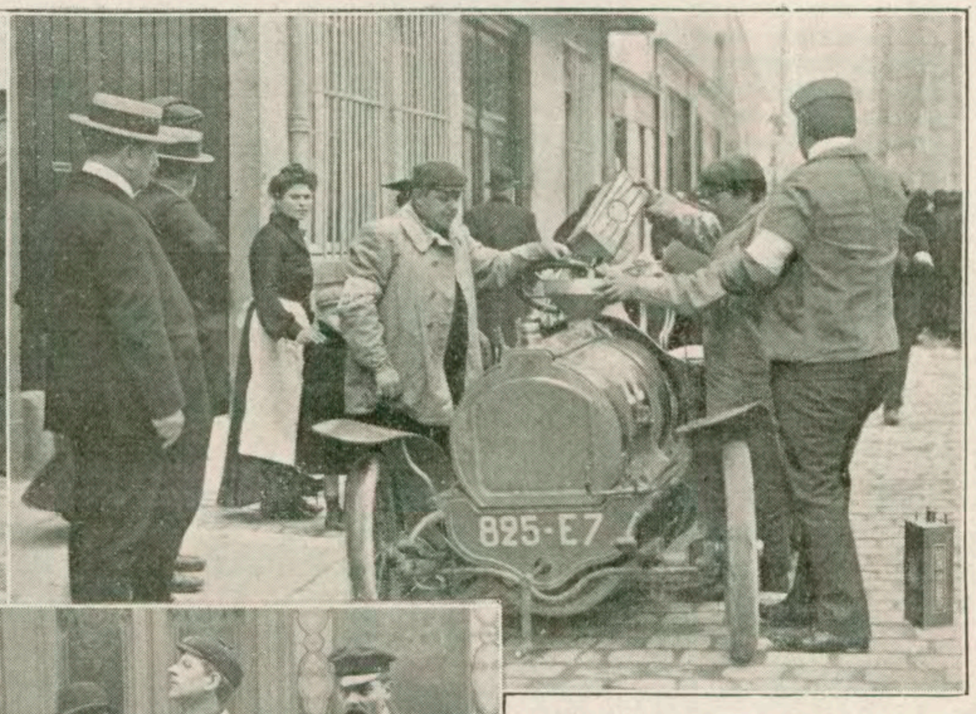


La première étape

Barenton entre le premier à Orléans et débouche dans la rue Bannier. sur son tri-car muni de pneumatiques Continental

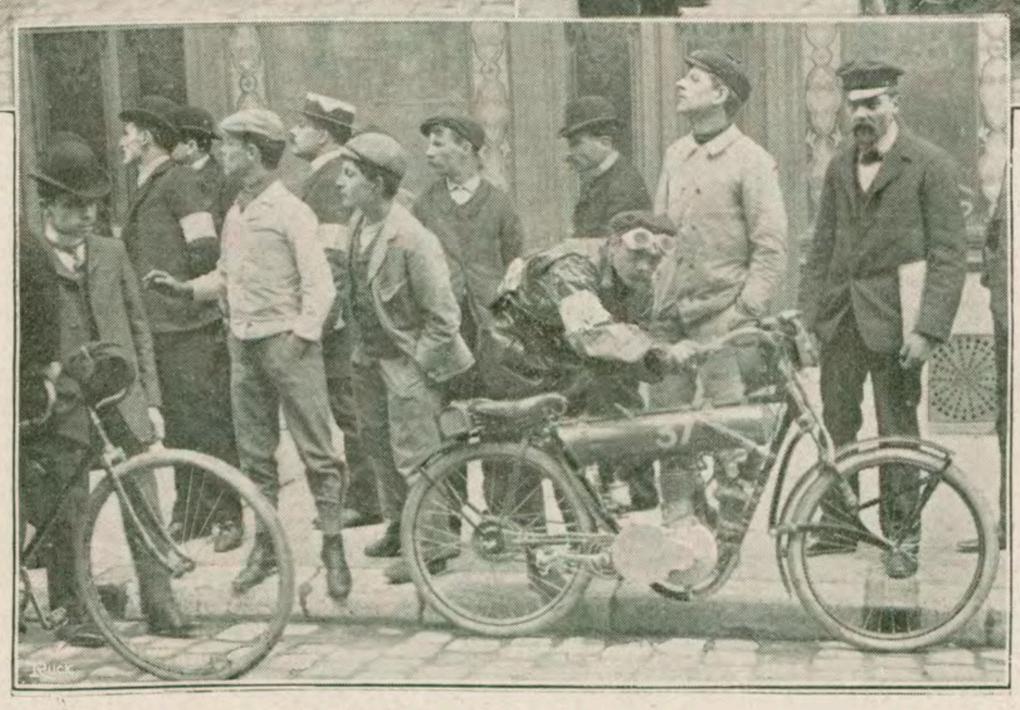
Les voiturettes

Par suite des grèves, un fort déchet s'est produit dans le nombre des partants de cette catégorie, dont la marche sera suivie néanmoins avec beaucoup d'intérêt.



Un concurrent en avance

Barriaux, arrivé avant l'heure fixée par l'horaire, profite de son avance pour faire le plein de sa voiturette.



Un des favoris

Pendant que notre envoyé spécial photographie Giuppone, l'attention du public est attirée par l'arrivée du suivant.

Encore une conséquence de la grève.

Le Tour de France, dont le départ s'est donné à la Porte Maillot le mardi 22 mai en présence d'une foule nombreuse et intéressée, a réuni une trentaine de partants sur un nombre d'inscrits très sensiblement supérieur.

C'est encore la grève générale qui a causé la plupart des défections. Il est dit qu'elle exercera sa détestable influence sur toutes les manifestations courantes de notre sport : je sais telle maison qui avait fait un sérieux effort et qui se trouve ainsi empêchée de se manifester au grand public.

Comme il était permis de le prévoir, les vides ont été particulièrement nombreux dans la catégorie des voiturettes. Il s'agit là en effet d'une machine qui exige un usinage sérieux, compliqué même, tandis que dans une motocyclette, les opérations sont surtout du montage et peuvent être faites par le conducteur lui-même, aidé d'un compagnon.

Enfin, tel quel, le lot est imposant et compte des participations intéressantes.

Dans les deux catégories de motocyclettes, nous trouvons des Peugeot, des Alcyon, des Bruneau et Herdtlé-Bruneau, une Clément, une Georgia Knap. Il est assez probable que la catégorie des motos tiers de litre verra triompher une Peugeot (type T. D. F.) avec Cissac plutôt que Giuppone, et que celle des motos légères sera l'occasion d'un beau match entre Clément et Alcyon.

En tri-cars, c'est en dehors du duel habituel Contal-Austral, l'apparition de quelques nouveautés intéressantes. J'ai été, lors du départ, très intéressé par un véhicule d'aspect peut-être inesthétique, mais dont la construction révèle d'ingénieux détails : c'est de l'Auto-Fauteuil que je veux parler. Jene serais nullement surpris de lui voir vaillamment accomplir, dans les conditions exigées, les 2,000 kilomètres que comporte l'itinéraire du Tour de France.

Quatre partants seulement en voiturettes, mais ce sont des concurrents sérieux. D'abord deux populaires de Dion-Bouton — ce nom dispense de longs commen-

taires, — dont les qualités d'endurance et de régularité sont proverbiales, puis une Vulpes que pilote Barriaux, naturellement, et enfin une Fouillaron.

La Vulpes a l'apparence d'un véhicule bien au point, sûrement établi, et il faut s'attendre à la voir figurer au tout premier rang.

Quant à la Fouillaron, j'ai toujours eu un faible pour cette voiturette et je serai personnellement heureux de la voir accomplir une belle performance. D'abord elle emploie une transmission par courroie, puis elle supprime le hideux changement de vitesse à engrenages — cette horreur mécanique. — Normalement, dans la Fouillaron, l'utilisation doit être supérieure, et le moteur travaille dans des conditions meilleures et plus continues.

L'intérêt du Tour de France. Il faut souhaiter, et très vivement, que l'épreuve du Tour de France devienne annuelle. Sa conception est classique et l'idée est heureuse. Tout permet d'ailleurs de pronostiquer une parfaite réussite de ce côté, il suffit de constater le succès colossal périodiquement remporté par le Tour de France cycliste.

Sans prétendre évidemment à un pareil retentissement, le Tour de France des engins légers et peu coûteux me paraît devoir exercer la plus salutaire influence sur la construction automobile.

Chaque année, des statisticiens sérieux veulent bien faire le recensement des divers châssis exposés au Salon et leurs constatations nous ont permis de relever une tendance manifeste à l'augmentation des puissances. Actuellement, c'est le 24/30 chevaux qui est la voiture moyenne.

Sans doute, une telle statistique est toujours un peu illusoire parce que cette 6 chevaux de Dion sera livrée à 1.000 exemplaires, je suppose, tandis qu'à la fin de l'année, on aura seulement vendu deux ou trois 40 chevaux X. Y. Z. Cependant. les deux types interviennent dans la statistique avec le même coefficient.

Néanmoins, le Tour de France, qui démontre la possibilité de faire régulièrement du 30 en moyenne sur les diverses sections d'un long parcours — et ce n'est pas déjà si commun, même par des 40 chevaux — ne peut qu'avoir le meilleur effet sur le développement de l'automobile pour tous. A ce titre, il faut pousser à son succès et se réjouir s'il réussit.

Quand paraîtront ces lignes, les concurrents seront bien prêts d'avoir terminé cette colossale randonnée autour de la France. C'est en effet dimanche prochain qu'ils reverront Paris, après l'avoir abandonné pendant douze jours, durant lesquels leurs petits moteurs les auront promenés, sur leurs légers châssis, des bords de la Seine aux bords de la Garonne, des vignobles du Bordelais à ceux de l'Hérault, des sommets des Alpes à ceux des Vosges, des solitudes empierrées de la Crau aux plaines crayeuses de la Champagne.

Il est donc encore trop tôt pour tirer une conclusion de ce gigantesque voyage; il est trop tard pour se hasarder à un pronostic ou se livrer à des considérations sur les premières étapes. C'est là l'écueil des chroniques hebdomadaires qui ne nous laissent que peu à glaner derrière nos brillants et pressés confrères de la presse parisienne.

Je veux dire, cependant un mot de l'accueil enthousiaste qu'ont rencontré les conducteurs des vaillantes petites machines sur tout leur parcours. C'est surtout dans le Midi, naturellement, que cet enthousiasme se manifeste le plus brillamment. A Bordeaux, à Agen, à Toulouse, à Montpellier, à Marseille, ce fut un véritable triomphe.

Toutes ces régions ont été sevrées d'épreuves automobiles. Depuis qu'il n'y a plus qu'une grande course par an, les sportsmen de tous ces grands centres sont réduits à la portion congrue, quelques vagues courses de côte, quelques modestes concours de tourisme et c'est tout. C'est peu. Aussi quand ils ont la bonne fortune de se trouver sur le parcours d'une épreuve comme le Tour de France leur enthousiasme devient du délire. Certes ce ne sont pas les monstres de vitesse des Coupes Bennett ou du Circuit de la Sarthe. Il y a loin du modeste cylindre du tiers de litre aux six monstrueux pistons de la voiture de Teste ou d'Albert Clément, mais ce sont sinon des engins de course, du moins des engins qui ont couru; ils sont menés par des conducteurs qui sont des coureurs, qui, à d'autres jours, ont atteint sur la piste cent kilomètres à l'heure, et ces hommes, ils les admirent un peu comme des phénomènes, un peu comme des dieux. En fait, ils viennent d'accomplir une jolie performance. Tous ceux qui n'ont pu en Italie, atteindre la moyenne de 40 avec des 40 chevaux, peuvent dire s'il est facile de maintenir celle de 30 avec une cylindrée de 33 centilitres.

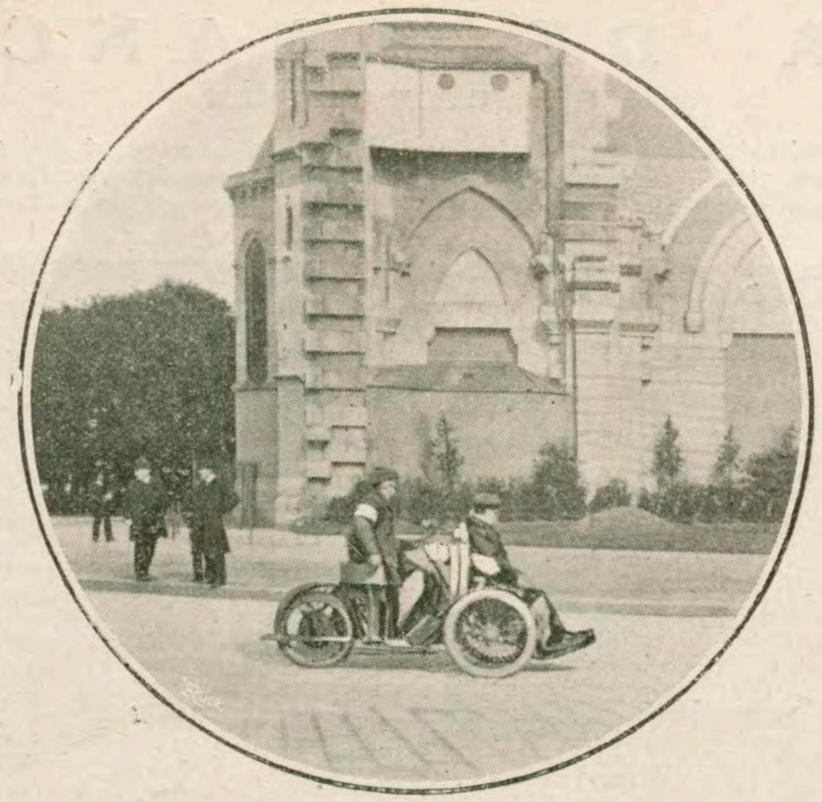
Ces légères motocyclettes, ces tri-cars à la construction audacieuse, transportant leurs deux voyageurs, ces voiturettes, trop rares, la vraie voiture de vulgarisation, elles viennent de parcourir des milliers de kilomètres de vraie route, échappant à toutes les embûches du chemin, la poule, le chien, l'enfant inconscient, les vieilles femmes... imprudentes.

Et quand on réfléchit aux difficultés à surmonter, quand on pense à la présence d'esprit, à la justesse de coup d'œil, à la rapidité de décision dont il faut faire preuve à tout instant, il est difficile de prétendre que l'automobile n'est pas un sport. Tous ces vaillants ne se laissent rebuter par rien. Sont-ils victimes d'un accident, les réparations de fortune les plus invraisemblables ne les effrayent pas.

L'un d'entre eux, le brave Pessé, a eu depuis le départ de Paris de nombreux démêlés avec la malchance, chutes, crevaisons multiples, rien n'a manqué. « Mais, ajoute-t-il, je ne suis pas Breton pour rien. J'ai juré que je finirais la course, et devrais-je porter ma motocyclette sur mon dos, j'arriverai à Paris avec mes camarades. »

Simple anecdote au milieu de bien d'autres, mais qui montre le courage de tous ceux qui n'ont pas hésité à se mettre en route pour une randonnée de près de 3,000 kilomètres.

C. FAROUX.



Ronteix devant Saint-Paterne à Orléans
La catégorie des tri-cars a réuni 13 partants. Ce genre de véhicules, qui ne date que de l'an dernier, est appelé à un avenir certain (*Pneumatiques* Continental).

Devant le garage d'Orléans
Pendant le déjeuner comme pendant la nuit, les véhicules des concurrents sont rangés en parc fermé. A toutes les étapes, la foule n'a cessé de se presser devant les garages pour assister aux arrivées.

Giuppone arrive à Orléans
Comme son camarade Cissac, Giuppone n'a envoyé son engagement qu'en dernière heure, et ceux-ci n'ont été connus que la veille de la course.

LA COUPE D'OR DE MILAN

Le règlement de la Coupe d'Or n'est guère préférable à celui de la Targa. L'épreuve a prouvé qu'une moyenne de 40 à l'heure était difficile à soutenir.

NOTRE collaborateur Faroux critiquait l'autre jour ici même (1), fort justement, le règlement de la Targa Florio et la classification par catégories d'après le prix de châssis adopté pour la grande épreuve sicilienne. La Coupe d'Or de Milan ne comportait pas, pour ainsi parler, de catégories. Le règlement prévoyait bien une section de voiturettes, mais il ne se présenta qu'un concurrent qui ne persista pas longtemps. Cependant, il est un point sur lequel le règlement adopté prêtait singulièrement à critique. Les concurrents étaient classés d'après leur vitesse moyenne au cours de chaque étape et suivant qu'ils s'écartaient, *en plus ou en moins*, de la moyenne de 40 kilomètres à l'heure. Cette moyenne, en fait, fut rarement atteinte, puisqu'il n'y eut qu'un concurrent Lancia, qui termina sans pénalisation. Mais, il ne suffisait pas de ne pas arriver *après* l'heure fixée, il fallait ne pas arriver *avant*.

Les concurrents en avance sur l'horaire devaient donc s'arrêter avant le contrôle, l'œil fixé sur le chronomètre, le pied sur la pédale d'embrayage et repartir de façon à passer le contrôle à la seconde fatidique, hors de laquelle la fâcheuse pénalisation s'appesantissait sur eux. Bien mieux, le règlement prévoyait une pénalisation double pour les minutes d'avance de celle fixée pour les minutes de retard, de sorte qu'il valait mieux pour un concurrent perdre une demi-heure que gagner seize minutes. C'est enfantin !

Qu'avaient voulu, en effet, les organisateurs? Rapprocher, le plus possible, les conditions du concours de la réalité. Toute voiture en retard sur l'horaire fixé devait donc être pénalisée, quelle que fût la cause de ce retard, panne de moteur ou de pneumatique, ravitaillement, maladresse ou imprudence du conducteur. Dans la réalité d'un voyage, tous ces retards fussent venus désagréablement contrarier le voyageur dans ses prévisions. Arriver en avance au contraire n'est jamais un inconvénient : qui peut le plus peut le moins. Il eût été vraiment très curieux qu'une voiture passant tous les jours le contrôle avec une heure d'avance fût de ce fait classée dernière. Croyez-vous que le choix de l'acheteur — et c'est bien là le résultat le plus tangible des épreuves d'automobiles — ne se fût pas porté sur celle-ci, de préférence à toutes les autres classées avant elle pour avoir eu de cinq minutes à une demi-heure de retard ?

Le grand enseignement de cette épreuve, sur laquelle il nous faudra revenir, est qu'une vitesse moyenne de 40 kilomètres à l'heure n'est pas facile à soutenir, surtout dès que la température devient défavorable.

Les tartarins du volant, qui parlent constamment de 60 et 70 kilomètres de moyenne qu'ils couvrent tous les jours, feront bien de réfléchir avant de se vanter de leurs performances devant des auditeurs avertis.

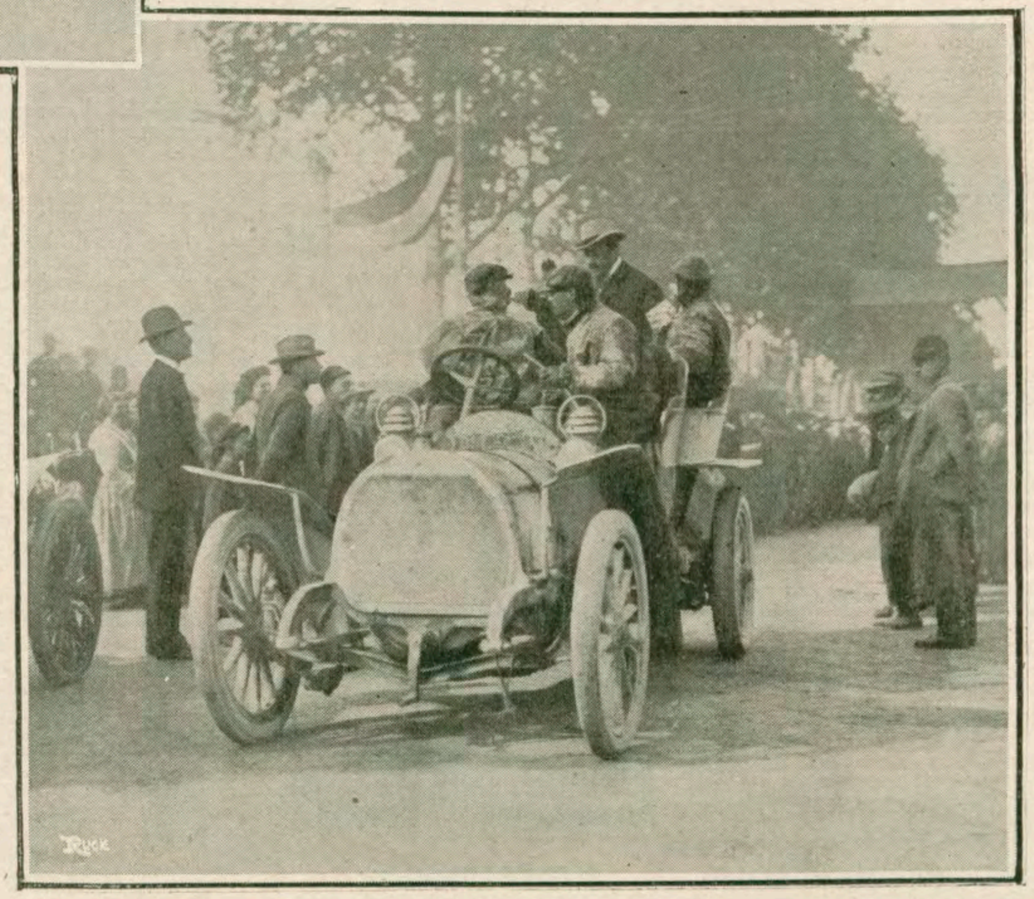
Quand il faut déduire du temps de marche *tous* les arrêts, aussi bien ceux qu'exige l'appétit du moteur que ceux que nécessite celui de son conducteur, les traversées de villes, les haltes aux passages à niveau, on s'aperçoit que pour maintenir 40 de moyenne, il faut marcher souvent et longtemps à 80.

Un autre enseignement découle encore de la Coupe de Milan, c'est qu'il est dangereux d'aller courir des épreuves de longue durée en pays étranger.

MARCEL VIOLLETTE.

Un concurrent devant la porte San-Felice, à Bologne.
Le parcours de la Coupe d'Or de Milan formait un véritable circuit italien et traversait toutes les grandes villes de la Péninsule, depuis Milan jusqu'à Naples.

Mac-Donald se ravitaille avant le contrôle.
Les concurrents, devant arriver au contrôle à l'heure exacte fixée par l'horaire à 40 kilomètres à l'heure, s'arrêtaient à quelque cent mètres du contrôle, quand ils étaient en avance, et en profitaient pour se ravitailler (*Pneumatiques* Continental).



L'arrivée à Naples
Naples formait le point terminus de la troisième étape. Celle-ci fut couverte, comme les autres d'ailleurs, sous une pluie torrentielle. Pendant dix jours, le ciel bleu de l'Italie est resté un mythe pour les concurrents.

(1) Voir le n° 400.

AUTOMOBILE

APRÈS LA COUPE D'OR

Tout le succès de la dernière semaine sportive a été pour Lancia, l'habile et sympathique Lancia, qui a enlevé la première place dans la Coupe d'Or.

Il nous paraît intéressant, au point de vue national, d'épiloguer sur les résultats.

Plusieurs voitures françaises étaient engagées : elles ont, dans l'ensemble, fait, avouons-le hautement, mauvaise figure. Une seule a terminé : on ne sera pas étonné d'apprendre que c'est une de Dion-Bouton. Il n'empêche que toutes les premières places sont pour des voitures italiennes et que nous sommes même précédés — le croirait-on ! — par deux San-Giorgio (firme qui exploite une licence des 6-cylindres Napier).

Est-ce à dire que nos voitures soient moins bonnes ? Non, évidemment. Tout le mal vient de ce que nos constructeurs n'accordent jamais assez de soin à la préparation et à l'organisation d'une course.

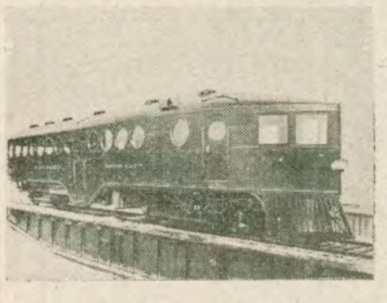
Les voitures italiennes avaient des ravitaillements prévus, des équipes sur la route, des conducteurs connaissant admirablement le tracé. Les voitures françaises n'avaient aucun ravitaillement, elles devaient faire toutes les réparations par les seuls moyens du bord, et ce qui est plus extraordinaire, les conducteurs ne parlaient pas l'italien et ont souvent perdu du temps à demander leur route.

Tout ceci n'est pas sérieux. Quand on participe à une épreuve, c'est dans l'intention de la gagner, et il est du devoir de tous les intéressés d'accorder leur entière attention aux détails d'organisation. Ce qui a été vaincu dans la Coupe d'Or de Milan, ce n'est pas l'industrie automobile française, c'est l'esprit commercial français. Par un côté, il faut s'en réjouir ; par l'autre, il faut s'en lamenter.

C. Faroux.

AUTOMOTRICE A PÉTROLE DE L'"UNION PACIFIC RAILROAD"

Voici un nouvel exemple de l'influence du moteur à explosions sur les locomotions futures. Le car ici représenté est muni d'un 6-cylindres de 100 chevaux et peut transporter 75 voyageurs à 70 kilomètres à l'heure.

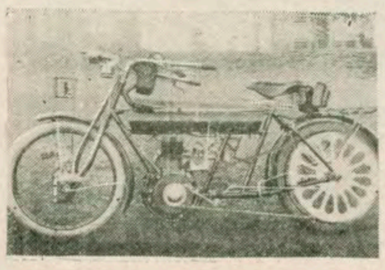


Une automotrice à pétrole

La construction en est des plus soignées et le confortable intérieur ne laisse rien à désirer.

LA MOTOCYCLETTE MILITAIRE

Frappé des avantages que présente la motocyclette, le ministre de la guerre d'Angleterre vient de décider la construction de véhicules de ce genre pour les utiliser dans l'armée.



La motocyclette de guerre en Angleterre.

CYCLISME

LES FINALES EN TROIS MANCHES

En sport comme ailleurs, le mieux est souvent l'ennemi du bien. Chaque jour nous apporte de nouvelles preuves qu'à vouloir trop bien faire, on finit par faire mal.

Il me semble que nous en sommes arrivés là, avec la manie de régularité mathématique qui est la marotte de tous les pontifes du sport depuis de longues années. Nous voudrions, dans une épreuve quelconque, voir un classement pour ainsi dire mécanique dans lequel n'interviendraient ni les incidents de courses, ni la tactique, ni la disposition bonne ou mauvaise des coureurs, ni rien, en un mot, de ces nombreux facteurs qui justifient ce qu'un sportsman fameux appelait la glorieuse incertitude du turf.

Aussi, pour en arriver là, a-t-on eu recours, en sport cycliste, d'abord à un délayage parfois effréné d'épreuves préliminaires, puis à des « repêchages » destinés à accorder une chance supplémentaire à des concurrents battus et par conséquent, en toute justice, éliminés. Enfin nous en sommes venus à contester même les résultats d'une course et à l'appuyer d'autres courses semblables afin de renforcer notre conviction : ainsi naquit l'idée des finales en trois manches.

Il faut vraiment espérer que nous n'irons pas plus loin et qu'on ne nous donnera pas, un de ces jours, les séries également en trois manches, car, dans ces conditions, deux journées de courses deviendraient nécessaires pour terminer la moindre épreuve ouverte! Plaisanterie à part, le moment est venu de réagir contre cet état de choses et d'en revenir, s'il est encore temps, à la formule ancienne, d'ailleurs encore en usage dans tous les autres sports, et qui veut que le gagnant d'une course qu'aucune manœuvre frauduleuse ou irrégulière n'a faussé demeure le gagnant, sans être obligé de recommencer la course deux autres fois, à l'issue desquelles — et c'est le côté ridicule du nouveau système — nos notions sur la valeur respective des concurrents en présence sont généralement beaucoup plus embrouillées qu'après la première arrivée.

Victor Breyer.

LE CHAMPIONNAT DES BICYCLETTES EN BOIS

Le 24 mai, derrière les tribunes de Longchamp, se sont disputées les épreuves du championnat des bicyclettes en bois. De nombreux enfants (la limite d'âge était de 13 ans) se présentèrent au départ des diverses séries. La finale revint au « roi de la bicyclette en bois », le jeune Thomas, qui gagne le championnat pour la troisième fois.

Thomas, le gagnant de la course des bicyclettes en bois.

RÉSULTATS TECHNIQUES

HIPPISME

Dimanche 20 mai

Chantilly. — *Prix de Diane* (2.100 m.) : 1. Flying Star, à M. L. Mérino (N. Turner) ; 2. Saïs ; 3. Niche (15 partants).

Prix de Royaumont (2.000 m.) : 1. Blue Fly, à M. Ed. Blanc (G. Stern) ; 2. Menzieza ; 3. Nèfle (8 partants).

Lundi 21 mai

Saint-Cloud. — *Prix des Vaux-d'Or* (2.800 m.) : 1. Oakleigh, à M. Thome (Ransch) ; 2. Borgia ; 3. Frinkie (5 partants).

Mardi 22 mai

Saint-Ouen. — *Prix Ranville* (haies, 3.700 m.) : 1. Hanoï II, à M. Vagliano (Pierson) ; 2. Romanof ; 3. S. A. R. (13 partants).

Mercredi 23 mai

Colombes. — *Prix du Sport de France* (steeple, 4 800 m.) : 1. Hipparque, à M. Juan Martin (Parfrement) ; 2. Le Belvédère, à M. de Waldner (H. Roberts) ; 3. Flambant II (12 partants).

Jeudi 24 mai.

Chantilly. — *Prix de la Pelouse* (3.000 m.) : 1. Ecots, à M. Godard (Sparkes) ; 2. Le Prodigue ; 3. Niche (9 partants).

Prix de la Rochette (4.400 m.) : 1. La Cousine Bette, à M. Veil-Picard (Cormack) ; 2. Kazbek ; 3. Proud (7 partants).

AUTOMOBILE

La Coupe d'Or de Milan (14-24 mai). — 1. Lancia, 2. Maggioni, 3. Cagno, 4. Nazzaro, 5. Boschis, 6. Macdonald, etc...

CYCLISME

Dimanche 20 mai

Buffalo. — *Course scratch* : 1. Friol, 2. Rettich, 3. Dupré, 4. Ingold.

Roue d'or : 1. Moran, 2. Rugère, à 2 tours 1/2 ; 3. Simar, à 9 tours (les 50 kil. en 45 m. 58 s. 4/5).

Jeudi 24 mai.

Parc des Princes. — *Championnat de France* : 1. Friol, 2. Dupré, 3. Poulain.

ATHLÉTISME

Dimanche 20 mai

Racing-Club de France. — *Challenge du Mille* : 1. Michel Soalhat, 2. G. Filliâtre, 3. de Fleurac. Le R. C. F. gagne le challenge.

Jeudi 24 mai

Challenge Duvignau de Lanneau : 1. Duvignau de Lanneau, 2. Janson-de-Sailly ; 3. S. C. de Madrid.

AVIRON

Jeudi 24 mai

Match à 8 rameurs : La Société d'Encouragement bat la Basse-Seine.

PETITE CORRESPONDANCE

Automobile.

Stéphane, Le Mans. — Il devait avoir lieu cette année, mais les difficultés d'organisation ont obligé de rejeter ce projet à l'année prochaine.

Un chauffeur brestois. — Je ne vois pas du tout ce que vous voulez dire. En matière de sport il n'y a pas à s'occuper de nationalité et je ne vois pas pourquoi nous ne devons pas admirer les performances d'un Allemand ou d'un Américain au même titre que celles d'un Français.

Le sport, de même que l'art, n'a pas de patrie.

Athlétisme.

Emile Fautrat, Cholet. — Adressez-vous à l'*Echo des Sports*, 13, rue du Faubourg-Montmartre. Consultez aussi la collection de la *Vie au Grand Air*, de *Femina* et de *Je sais tout*, où des articles sur les gymkhana ont paru.

Paumier, Niort. — 1° Un coureur en marche doit être disqualifié lorsqu'il donne le bras à une autre personne ou qu'il s'appuie sur une bicyclette. Il ne doit se servir d'aucune aide. 2° Les deux gagnants doivent se partager les frais, soit 60 francs à chacun.

Hippisme.

Maurice de B., Dôle. — Elle fit une très belle course, mais manqua le départ. Elle ne peut voir le starting-gate. Un capuchon sur les yeux s'impose.

ATHLÉTISME

DE LA CULOTTE DANS LA COURSE A PIED

Doit-elle rester noire, redevenir blanche ou bien doit elle être de couleur quelconque ? Troublant problème dont les Anglais, gens sensés, ont trouvé la solution élégante en ne lui en donnant aucune.

Ici on se bat presque pour elle et, tel le nez de Cléopâtre, elle est capable de changer, ou presque, la face du monde... sportif.

On a vu toute une réunion athlétique troublée par l'obstination justifiée qu'un coureur a mis à vouloir, sinon violer un règlement discret, du moins poser une fois pour toute la question de la culotte blanche.

Au point de vue règlement le révolté en question, de Fleurac, avait tort.

Au point de vue sportif il avait absolument raison. En voici les motifs :

D'abord pourquoi, seule de tous les sports, la course à pied serait-elle vouée au noir pour la culotte ? Le tennis, sport chic, répudie pour sa part cette couleur macabre.

Quant aux autres exercices athlétiques, ils admettent toutes les couleurs correctes pour l'équipement de leurs champions, et bien que n'étant pas enserrés dans les limites étroites d'un règlement, les escrimeurs n'ont jamais eu la pensée de se vêtir en vert pomme, pas plus que les footballeurs la fantaisie de mettre des inexpressibles couleurs sang de bœuf. Le ridicule aurait eu vite fait de faire disparaître ces couleurs bizarres.

Mais il paraît, du moins il faut le croire, que les coureurs à pied sont gens absolument insensés et on a peur de leur donner une liberté dont ils profiteraient pour se parer de toutes les teintes de l'arc-en-ciel. C'est les méconnaître un peu trop et leur mentalité et leur goût n'ont aucune raison d'être inférieurs à la mentalité et au goût de leurs confrères de l'aviron ou du rugby.

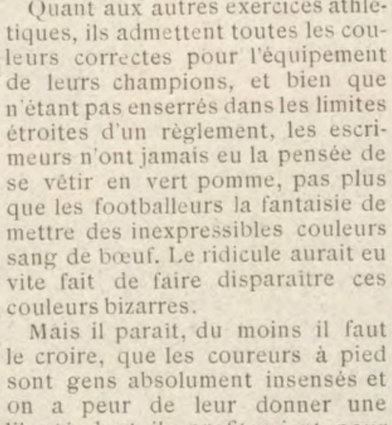
On a parlé de la décence et on nous a peint un tableau, par trop poussé dans le réalisme, d'une culotte blanche plaquant d'indécente façon sur une académie d'athlète. Balivernes ! Nos culottes sont amples, très amples, plus que celles des Anglais et beaucoup plus encore que celles des Américains.

Mais, que voulez-vous, quand on a eu un jour une idée et qu'on est arrivé à la faire admettre alors même qu'elle était baroque, on n'aime pas la voir battre en brèche. Et c'est pourquoi les pontifes qui nous vouèrent au noir ne veulent pas admettre que nous préférions le blanc.

L. de Fleurac.

LA COURSE A PIED AU MANS

Le 20 mai a été donnée, au Mans, une réunion de courses à pied qui remporta un gros succès. Il est vrai que les coureurs engagés étaient excellents. Le vainqueur du 1.500 mètres, Dor, de l'Union Sportive du Mans, a couvert la distance, sur une piste en terre, peu propice aux grandes vitesses, en 4 m. 33 s.



Dor, le meilleur coureur à pied du Mans.

HIPPISME

UN PEU DE SPORT

On a inauguré vendredi dernier les nouvelles pistes de Maisons Laffitte. L'innovation a été très goûtée des sportsmen. Le raccordement de la piste créée le long de la Seine avec la piste déjà existante par une ligne transversale permettra à la Société Sportive de faire disputer des épreuves de toutes distances, alors qu'elle devait s'interdire les courses de plus de 3.000 mètres. Par une décision dont se réjouira notre collaborateur F. Charron, les virages ont été relevés à 0m07 ; avec la ligne droite de 2.000 mètres, l'hippodrome de Maisons est bien près d'être l'hippodrome rêvé.

Pourquoi faut-il que, à la Société Sportive comme ailleurs, nous ayons à regretter ce que tous ceux qui ne s'intéressent pas exclusivement au sport hippique considèrent comme une hérésie sportive ? Prenez un programme au hasard — oh ! il n'y a pas de préférence, c'est la même chose partout — vous y lirez : Prix Consul, 4.000 m. *environ*. Prix du Jockey-Club, 2.400 m. *environ*. Grand Steeple-Chase d'Auteuil, 6.000 m. *environ*. Alors que, sur les vélodromes, sur les terrains de courses à pied, les pistes sont mesurées à un centimètre près et qu'on n'hésita pas, sur un vélodrome célèbre, à faire des travaux de remaniement considérables pour corriger une erreur qui n'atteignait pas 10 cent. pour un kil., les sociétés hippiques en sont encore à 3.000 m. *environ !*

Il y en a peut-être 2.900, il y en a peut-être 3.200 ; cela me rappelle le fameux vélodrome de Montpellier dont le directeur disait avec l'accent que l'on sait : « Ma piste a 280 mètres, mais on la passe pour trois cents ! »

On conçoit qu'avec un mesurage approximatif, les sociétés ne donnent qu'une importance relative au chronométrage. Les sportsmen font de même et la presse spéciale ne publie même pas les temps des courses au galop. Il semble cependant qu'il y aurait, dans la comparaison des temps, une source de rapprochements intéressants.

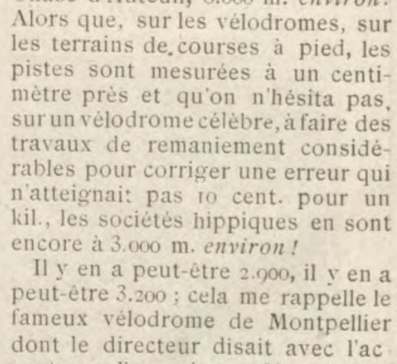
Sur les vélodromes, le chronométreur officiel prend toujours, dans les épreuves de vitesse, le temps des derniers 100 mètres ou des derniers 200 mètres. Avouez qu'il serait singulièrement intéressant d'avoir le temps de la dernière ligne droite, par exemple dans tous les Grands-Prix de Paris.

Ainsi serait tranchée la question de savoir si Finasseur allait plus vite que Gladiateur.

Marcel Viollette.

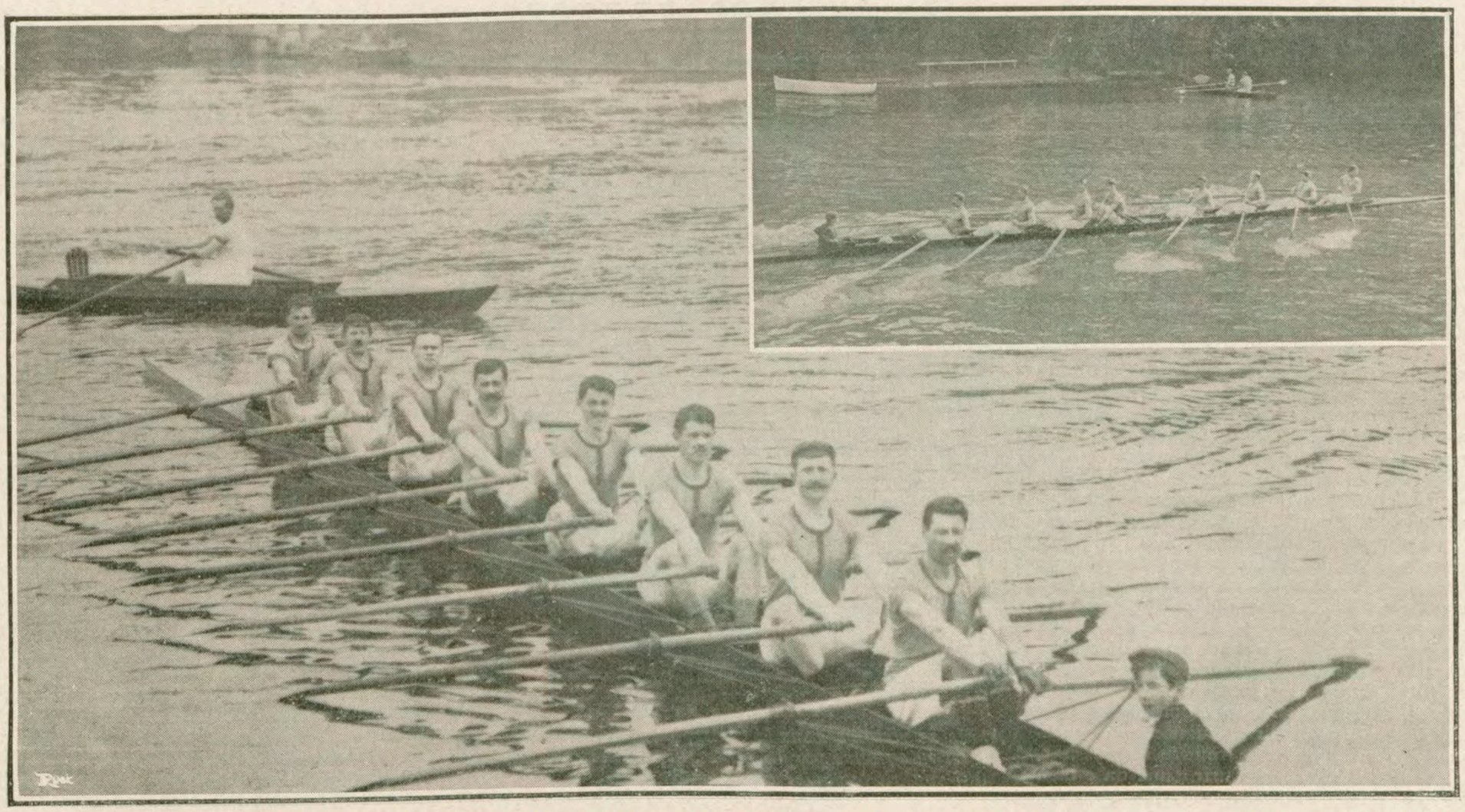
LES OFFICIERS DE L'ÉCOLE DE GUERRE AU HARAS DE JARDY

Tous les ans, avant le départ pour les manœuvres, les officiers de l'Ecole de guerre, sous la conduite du Grand-Ecuyer, vont visiter, grâce à l'obligeance de M. Edmond Blanc, le Haras de Jardy. Ils peuvent y admirer les étalons et les poulichés et les divers procédés d'élevage appliqués dans cet établissement.



La visite des officiers de l'Ecole de guerre au Haras de Jardy.

DEUX MATCHES D'AVIRON



L'équipe de la Société Nautique de la Basse-Seine, gagnante du match contre la Société d'Encouragement

Couru le 24 mai, ce match fut annulé par suite d'un accident survenu au huit de la S. N. B. S. Recouru le lendemain soir, il fut gagné d'une longueur par la Basse-Seine. En haut et à droite, l'équipe de la S. N. B. S. après l'accident (rupture d'un portant).

Deux épreuves classiques d'aviron se sont disputées la semaine dernière. La Société Nautique de la Basse-Seine et la Société Nautique de la Marne en sont sorties respectivement victorieuses.

Les amateurs de sport nautique ont eu, la semaine dernière, deux journées d'émotion. Ils en sont, en général, assez sevrés pour qu'elles leur aient paru plus douces, encore que d'aucuns aient pu ressentir quelque amertume à la défaite de leurs favoris.

Ce n'était que deux matches, mais qui, par leur ancienneté, par la vieille rivalité qui divise — ou qui rapproche comme on voudra — les concurrents comptent parmi les grandes épreuves classiques du Rowing Français.

Il y en eu, d'ailleurs, pour tout le monde : l'un se disputait en Marne, l'autre en Seine ; l'un se courait en huit de couple, l'autre en huit de pointe. Le premier mit aux prises la Société Nautique de la Basse-Seine avec la Société d'Encouragement. C'est la seule rencontre en huit de couple, et cela lui donne un attrait tout spécial. L'autre opposait la Société Nautique de la Marne à son vieux rival le Rowing-Club. La première rencontre se disputait le jour de l'Ascension entre le pont de Neuilly-sur-Marne et celui de Bry. Elle fut marquée par un incident qui mit en relief la sportivité des équipiers et des dirigeants de la Société d'Encouragement.

Presqu'au départ, le quatre de la Basse-Seine cassa un portant et dut faire toute la course ses deux avirons en l'air. L'Encouragement n'accepta pas une victoire remportée sans lutte et demanda à recourir le lendemain. Ce beau mouvement ne fut pas récompensé comme il aurait dû l'être, car la S. N. B. S. l'emporta par une longueur.

Les rameurs de Seine avaient vaincu sur la Marne, la S. N. M. allait venger cette défaite et faire triompher en Seine les couleurs des rameurs de l'Est. Pour la 24e fois la Société Nautique de la Marne et le Rowing-Club se trouvaient aux prises. Certes il serait puéril de comparer l'intérêt que suscite la rencontre avec l'enthousiasme que soulève chez nos voisins le match Oxford-Cambridge. Mais enfin, il faut reconnaître qu'une foule considérable assistait au départ à Billancourt ainsi qu'à l'arrivée au pont de Suresnes et qu'une longue théorie de voitures, d'automobiles, de bicyclettes, suivaient sur les deux rives, la lutte des concurrents. Elle fut acharnée. Jusqu'à Saint-Cloud les deux équipes restèrent bord à bord. Cependant la Marne semble plus maîtresse de soi. Sa nage est calme et tranquille, tandis que le Rowing commence à se désunir. Un mauvais coup d'aviron du 3 parisien et la S. N. M. prend une avance qu'elle augmente jusqu'à l'arrivée.

Les deux clubs sont maintenant manche à manche, ayant chacun 12 victoires à leur actif.

BOUT DE BOIS.

L'équipe de la Société Nautique de la Marne gagnante du match contre le Rowing-Club

La S. N. M. a triomphé par deux longueurs, couvrant les 6,000 mètres en 18 m. 9 s. et battant le record de la distance.

(Plaques Lumière)

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE

Par VICTOR BREYER

A propos d'une épreuve classique. — De de Civry à Friol. — La course de jeudi. — —

Les plus dédaigneux contempteurs du sport cycliste, en constatant que le Championnat de France vitesse, disputé jeudi dernier au Parc des Princes, était le vingt-sixième d'une série inaugurée en 1881, ne sauraient refuser à ce sport une réelle vitalité. Il lui en a fallu, en effet, pour que ne sombrât point dans maintes tourmentes, ce critérium national institué par l'Union Vélocipédique de France et aujourd'hui encore régi par la vieille fédération!

Certes, leur double existence fut bien souvent compromise, et si je disposais de la place nécessaire, un numéro entier du journal serait vite accaparé par le récit des avatars de l'U. V. F. et de ses championnats. Après avoir été si discréditée que personne ne la prenait plus au sérieux, la vieille épreuve a pourtant ressuscité, et il n'y a pas d'exagération à dire, qu'elle n'a jamais possédé plus de relief qu'actuellement. Evidemment la raison principale de ce satisfaisant état de choses ne doit pas être cherchée ailleurs que dans ce fait que nous possédons aujourd'hui en France, après une éclipse de plusieurs années, un lot de cracks dont la qualité nous assure d'intéressantes rivalités. Mais il est juste d'ajouter également qu'après bien des tâtonnements, l'U. V. F. a pu arriver à réglementer son championnat de façon à le rendre intéressant, d'abord en le faisant courir à une date bien choisie puisqu'elle précède les grandes épreuves internationales, ensuite en obligeant les candidats les plus désignés au titre de champion de France à y prendre part.

Il y a sept ou huit ans, en effet, nous possédions en Bourrillon, Jacquelin et Morin, un trio incomparable de nationaux. Or, ils ne se sont jamais rencontrés dans un Championnat de France. Pourquoi? Parce que en cyclisme comme dans tous les sports professionnels, la question gros sous tient malheureusement une place importante et que la gloire d'être le champion n'exerce pas toujours un attrait suffisant sur ceux qui peuvent y prétendre. Aujourd'hui, l'U. V. F. a remédié à cela par une sage décision interdisant à tous les coureurs classés en première série ou hors série de participer à une réunion de courses autre que celle du Championnat le jour où celui-ci se court. Si, l'année prochaine, elle complète sa décision en rendant pour ces mêmes coureurs le départ obligatoire, elle achèvera de donner à la vieille épreuve un lustre qu'elle n'aurait jamais dû perdre.

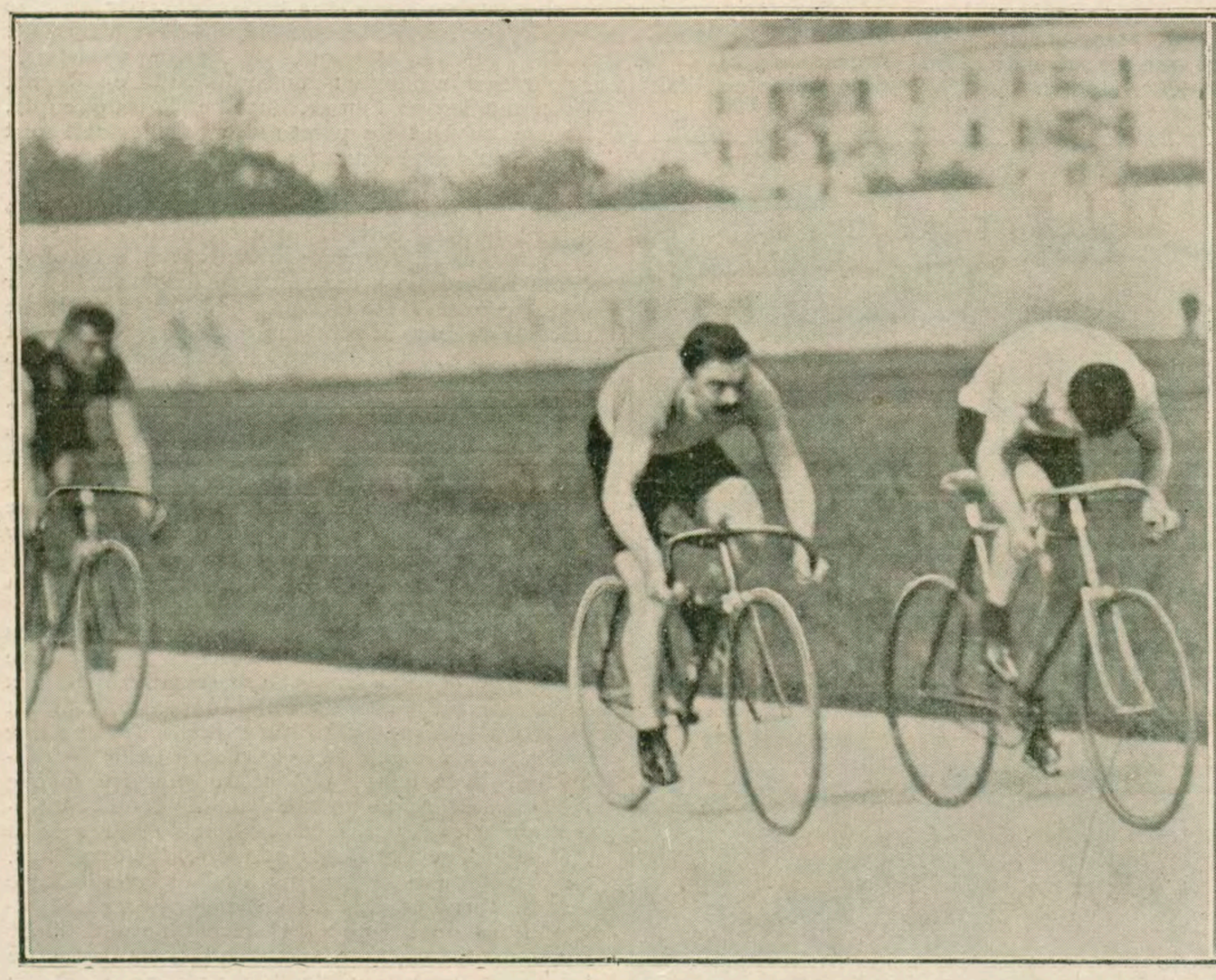
Le triomphe de Friol

Après sa victoire dans le Championnat de France, Friol s'est vu entouré par la foule qui avait envahi la piste et qui voulait le porter en triomphe.

Quoi qu'il en soit, le duel Friol-Poulain assurait au Championnat de jeudi un intérêt de tout premier ordre. La victoire de Friol, prenant ainsi sur le champion de l'an dernier une éclatante revanche, a été particulièrement bien accueillie, parce que Friol était le favori de la foule, que ses performances récentes le montraient en parfaite condition. Si le nouveau champion parvient à se maintenir en forme, il portera dignement le maillot aux trois couleurs par lui conquis jeudi, dans le Grand-Prix de Paris et dans le Championnat du Monde.

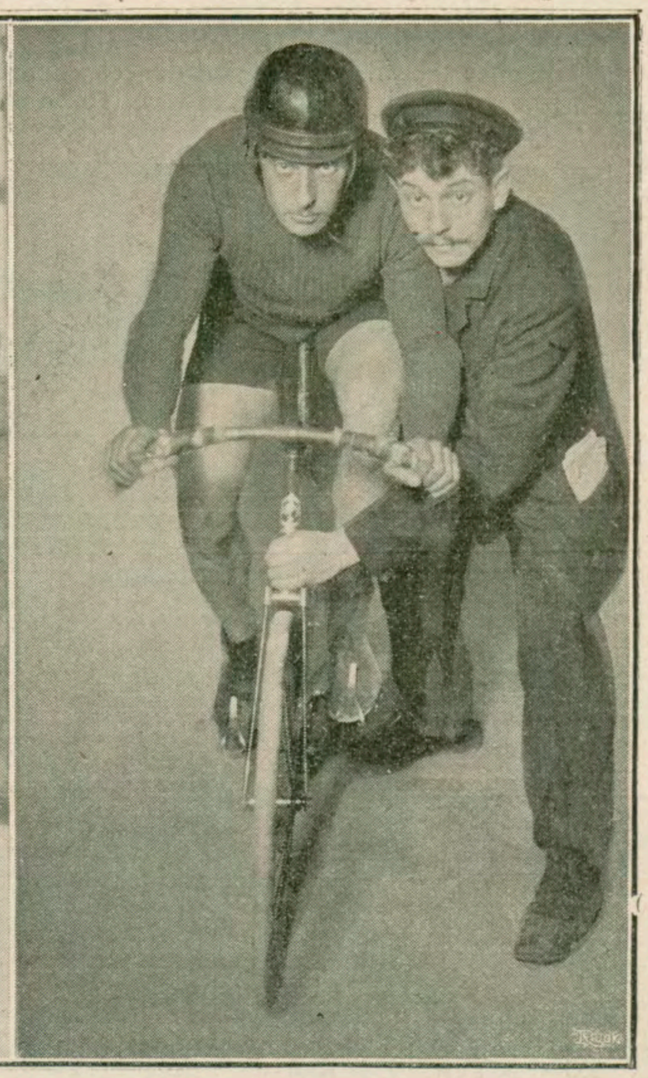
A la décharge de Poulain, il convient cependant de dire qu'un gros rhume non encore guéri le handicapait fortement. Je doute fort qu'il ait donné jeudi sa vraie mesure, et mon sentiment intime, tel que je l'ai déjà exposé ici, c'est que, s'il peut se ressaisir d'ici le 17 juin, la grande épreuve municipale sur laquelle va se concentrer maintenant l'attention générale, devrait se dérouler, une fois encore, entre Kramer et lui. Qui vivra verra.

VICTOR BREYER.



La finale du championnat de France

Pour la seconde fois, Friol est détenteur du Championnat de France. Il a triomphé dans deux manches sur trois; quant à la troisième il l'a laissé gagner par Dupré, qui s'était échappé et qui prit plus d'un tour à ses adversaires. (*Bicyclette* Peugeot.)



Parent

Parent a gagné la course de 40 kilomètres en 32 m. 33 s. 4/5, devant Mettling, Jaeck, Rugère et Simar.

Le Challenge d'Escrime de la *Vie au Grand Air*

Par J. J.-RENAUD

La Coupe de la " Vie au Grand Air " offerte par notre Directeur Pierre Lafitte, disputée pour la quatrième fois, a été gagnée par M. Holzchuch, déjà vainqueur en 1903, et auquel reviendra le Challenge, s'il l'emporte une troisième fois.

DIMANCHE dernier a eu lieu, au Lycée Condorcet, au cours d'une des réunions régulières de l'Académie d'Epée, l'épreuve annuelle du Challenge de la *Vie au Grand Air*. Récemment, je souhaitais ici même que les poules comportassent le plus grand nombre possible de tireurs, mais que chaque assaut ne soit qu'en un coup; en effet, les assauts en plusieurs touches s'éloignent du duel et n'ont pas de raison d'être disputés en plein air. D'autre part, dans une poule de six ou de sept tireurs, la comparaison entre ceux-ci et leur classement s'établit donc d'après cinq ou six coups et il est souvent difficile d'y compenser soit le hasard, soit une défaillance passagère; au contraire, une poule de *douze* tireurs comme celle de dimanche dernier offre onze assauts à chacun des concurrents, c'est dire qu'il est impossible qu'une « mazette » se faufile dans les premières places.

L'Académie d'Epée soutient d'ailleurs en ce moment une lutte très méritoire contre ceux qui, à l'instigation de certains professeurs de fleurets, voudraient que les épreuves d'épée eussent lieu en trois coups. Que MM. Ayat, père et fils, Spinnewyn, Baudry, Bougnol et autres, continuent avec ténacité ce bon combat!

Le Challenge a été gagné de la façon la plus régulière par M. Jacques Holzchuch, un épéiste qui compte déjà beaucoup de belles victoires. Sévèrement en ligne, prudent, les bras et les jambes peut-être un peu courts pour la taille qui est plutôt haute, plein d'endurance, connaissant mieux l'escrime que la plupart des « poulistes » actuels, M. Jacques Holzchuch est un tireur non seulement très fort, mais très régulier Quelles que soient les circonstances et les adversaires, quelle que soit sa « forme », il arrive toujours à des résultats extrêmement honorables, quand ils ne sont pas fort brillants.

La Coupe d'Escrime de la *Vie au Grand Air*.
M. Holzchuch, salle Spinnewyn, gagnant de la poule de cette année, déjà vainqueur en 1903.

Le Challenge ornera donc l'excellente salle Spinnewyn dont M. Holzchuch est le meilleur champion.

M. Collignon est arrivé deuxième *ex-æquo* avec M. Amson. Le jeu de M. Collignon contraste violemment avec celui, si calme, si « en ligne » de M. Holzchuch, et même avec tout autre jeu! Il comporte surtout cette attaque, non pas en sautant comme M. Berger, mais plutôt en « passant en avant » — on peut s'en rendre compte par notre photographie — à la façon des escrimeurs du XVII^e^ siècle et que l'on a baptisée la « flèche humaine »; dans la défensive le bras se retire d'abord vers l'épaule, puis s'allonge, pendant que le corps se creuse en arrière. En somme, un jeu infiniment difficile et dangereux.

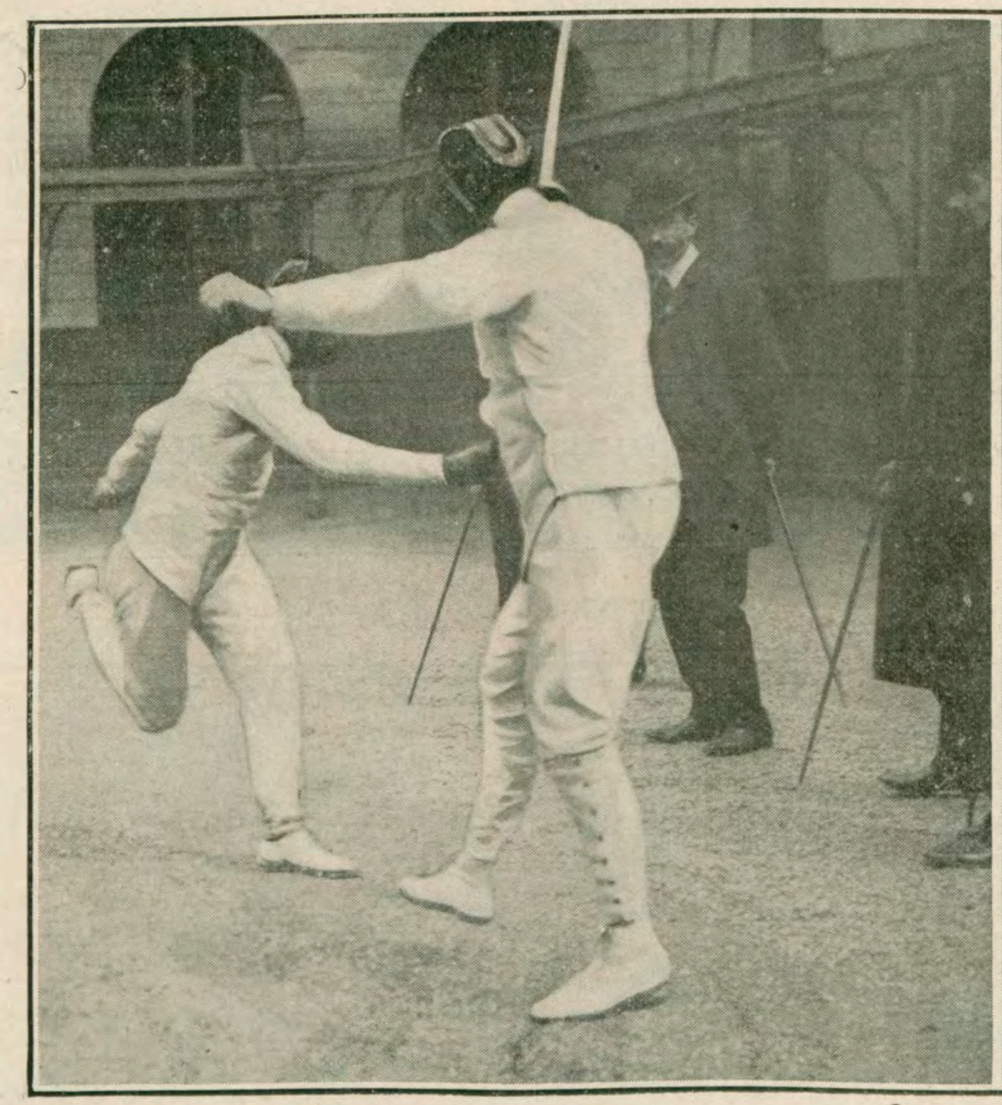
M. Amson qui, d'un bout à l'autre de la poule, a fort bien tiré, fait un jeu de fleuret correct et rapide, sa main est très bonne; peut-être dimanche dernier s'écartait-elle trop en des « invites » où les avancés se trouvent découverts. La parade riposte de M. Amson est une des meilleures que je connaisse dans le monde de l'épée.

M. Préjelan, inconnu encore l'année dernière, a remporté cette saison un grand nombre de succès; il manque encore de classe, de vitesse, et parfois d'expérience, mais ses moyens physiques sont considérables, il possède beaucoup d'énergie, et il sera certainement, plus tard, un des meilleurs représentants de l'épéisme français.

Tous les autres tireurs, dont je voudrais pouvoir dire les mérites, divers et sérieux (cette poule était une sélection) se sont montrés adversaires tenaces, entraînés et souvent très scientifiques.

Souhaitons à M. Holzchuch, qui a déjà deux victoires à son actif, de triompher l'an prochain, ce qui lui vaudra la possession définitive de la coupe de la *Vie au Grand Air*.

J. JOSEPH-RENAUD.



Comme au grand siècle.
M. Collignon, exécutant son coup droit en sautant, dit la « flèche humaine » à la façon des escrimeurs du XVII^e^ siècle.

Le " Tenant " défend son Challenge.
L'assaut entre MM. Holzchuch, vainqueur, et Collignon, gagnant de 1905, classé deuxième.

Published on Juny 1st 1906. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 1905 by Pierre Lafitte.

La Vie au Grand Air

LES "QUARANTE" DE L'ACADÉMIE DES SPORTS

Paul Adam (S. A.), *Vice-Président*

Henri Menier (S. M.)

Vicomte L. de Janzé (S. A.)

Hugues Le Roux (S. A.)

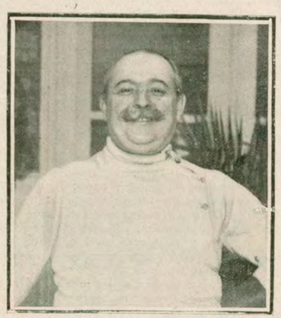
Pierre Lafitte (S. A.) *Secrétaire*

Comte de Cossé Brissac (S. H.)

Marquis de Dion (S. M.)

A. Ballif (S. A.)

Commandant Renard (S. M.)



Gustave Rives (S. M.)

Marius Dubonnet (S. A.)

Victor Breyer (S. A.)

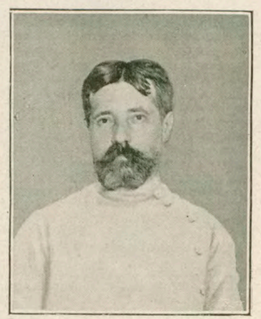
Baron Pierre de Coubertin (S. A.)

Prince P. d'Arenberg (S. H.) *Président*

Baron H. de Rothschild (S. M.) *Trésorier*

Etienne Giraud (S. A.)

Jacques Litouville (S. A.)



Henri Desgrange (S. A.)

Brasier (S. M.)

Baron du Teil de Havelt (S. H.)

Comte Clary (S. H.)

J. Joseph-Renaud (S. A.)

Léon Serpollet (S. M.)

E. Mors (S. M.)

J. Balsan (S. M.)

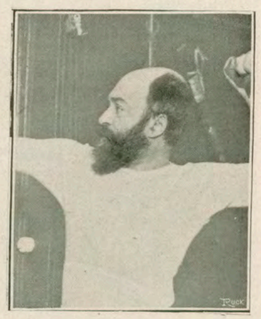
Duc de Brissac (S. H.)

Frantz Reichel (S. A.) *Secrétaire*

Comte de l'Aigle (S. H.)

Daniel Mérillon (S. A.)

Comte de Vogué (S. M.)



Marquis de Chasseloup-Laubat (S. A.)

Léon Bollée (S. M.)

Comte Henri de la Vaulx (S. M.)

Duc Decazes (S. M.)

Edmond Blanc (S. H.)

Comte de Comminges (S. H.)

H. Deutsch de la Meurthe (S. M.)

Prince Murat (S. H.)

Comte Castillon de Saint-Victor (S. M.)

Docteur Léon Petit (S. A.)

L'Académie des Sports a tenu sa séance publique annuelle, mardi dernier, dans la Salle des Fêtes de l'Automobile-Club de France. Nous avons cru intéressant de donner, à cette occasion, les photographies des quarante immortels du sport, dont les portraits n'avaient jamais été jusqu'à présent réunis. Les initiales placées après le nom de chaque académicien indiquent à laquelle des trois sections — sports mécaniques, sports athlétiques, sports hippiques et cynégétiques — il appartient. L'Académie a créé plusieurs prix destinés à encourager les inventeurs de découvertes intéressant les sports et les auteurs d'ouvrages sportifs.

L'ENTRAINEMENT EN AMÉRIQUE

POUR LES COURSES A PIED ET LES CONCOURS ATHLÉTIQUES

Par Geo W. ORTON

V. -- LES COURSES DE RELAIS [1]

Nous ne savons pas courir, en France, les courses de relais. Nous croyons qu'en multipliant les étapes et en les faisant facultatives, nous augmentons l'intérêt de l'épreuve. C'est une erreur, l'article d'Orton va nous le démontrer. Il est intéressant de lire ses savants conseils, quelques jours après la course de relais disputée à Londres par le Racing-Club de France et dont nous parlons d'autre part.

Les courses de relais que vous pratiquez en France depuis quelques années sont une importation américaine. Elles constituent même une spécialité américaine. Seulement, tandis que vos relais sont le plus souvent facultatifs, les nôtres sont pour ainsi dire toujours fixes. Nous trouvons cette façon de faire beaucoup plus sportive en même temps que plus intéressante pour le spectateur.

Plus sportive, parce qu'elle exige de la part des clubs en ligne la possession de plusieurs sujets de classe; plus intéressante pour le spectateur, parce que celui-ci peut suivre facilement la course. Avec des relais facultatifs au contraire, et surtout lorsque la course atteint une longueur de 10 ou 20 kilomètres, ainsi qu'il arrive chez vous, le public est dérouté et, au bout de quelques tours, ne sait plus quelle équipe tient la tête.

Au point de vue de la commodité, la distance la plus recommandable est celle dont la longueur comportera le même nombre de tours de piste qu'il y a de coureurs par équipe. Cela revient à dire que, si la société organisatrice dispose d'une piste de 400 mètres au tour, elle aura avantage à faire disputer une course de relais de 1,600 mètres par équipes de quatre coureurs, chacun d'eux couvrant 400 mètres. Le chiffre de quatre coureurs est celui qui doit être généralement adopté; il indique déjà une bonne homogénéité d'entraînement, une honnête valeur moyenne de la part d'un club. Si la piste mesure 500 mètres, on mettra au programme une course de 2,000 ou de 4,000 mètres, chaque coureur de l'équipe couvrant 500 mètres ou un kilomètre. En opérant ainsi, le relai s'effectue chaque fois au même endroit et sous les yeux du spectateur qui sait toujours exactement où il en est.

Relais américains. Les trois seules distances usitées en Amérique sont un mille, deux milles et quatre milles, et il n'y a qu'une façon de les courir. Les équipes étant de quatre coureurs, chacun d'eux court un quart de mille, un demi-mille ou un mille. A l'Université de Pensylvanie se tient tous les ans un grand Meeting de Relais (*Pennsylvania Relay Carnival*). Cette année, plus de deux cents équipes étaient engagées. Seuls, les élèves des Universités, des collèges et des écoles sont admis à y prendre part. Toutes ces courses de relais sont d'un mille à l'exception de trois : la course pour les jeunes écoliers qui ne mesure qu'un demi-mille, chaque équipier courant 220 yards, le Championnat de Relais de deux milles et celui de quatre milles.

Ce genre de course offre un excellent moyen de former des athlètes. Il excite toujours beaucoup d'enthousiasme et entretient dans les clubs un bon esprit de corps. Aussi, contribue-t-il grandement à augmenter le nombre des coureurs de valeur. Aux Relais de Pensylvanie, on trouve toujours au moins 16 hommes capables de couvrir le quart de mille en 50 secondes. L'an dernier, les Universités de Pensylvanie, de Chicago et de Yale, finirent presque dead-heat, le temps pour le mille étant de 3 min. 22 sec. 4/5, ce qui donne une moyenne de 50 sec. 7/10 pour chacun des douze coureurs. Vous pouvez juger par là de la qualité des meilleurs hommes prenant part à ce meeting.

L'entraînement pour les relais, suivant la distance de la course, est le même que pour le quart de mille, le demi-mille ou le mille. Reste à savoir quelle est la meilleure manière de présenter l'équipe. Sur ce point, les avis diffèrent. Quant à moi, si nous rangeons les quatre coureurs par ordre de mérite et les désignons par les chiffres 1, 2, 3 et 4, le chiffre 1 représentant le meilleur, je crois que la tactique la plus avantageuse consiste à faire partir en premier le numéro 2, puis le 3 ou le 4, en réservant le numéro 1 pour le dernier relai. Quoi qu'il en soit de l'ordre à préférer, tous les coureurs doivent pousser jusqu'au bout, en se rappelant que l'important, sauf pour le dernier relai, n'est pas de dépasser l'homme que l'on a devant soi mais bien de faire le meilleur temps possible.

Geo W. Orton.

(A suivre.) *(Traduit et adapté par Raoul Fabens.)*

Les courses de relais.

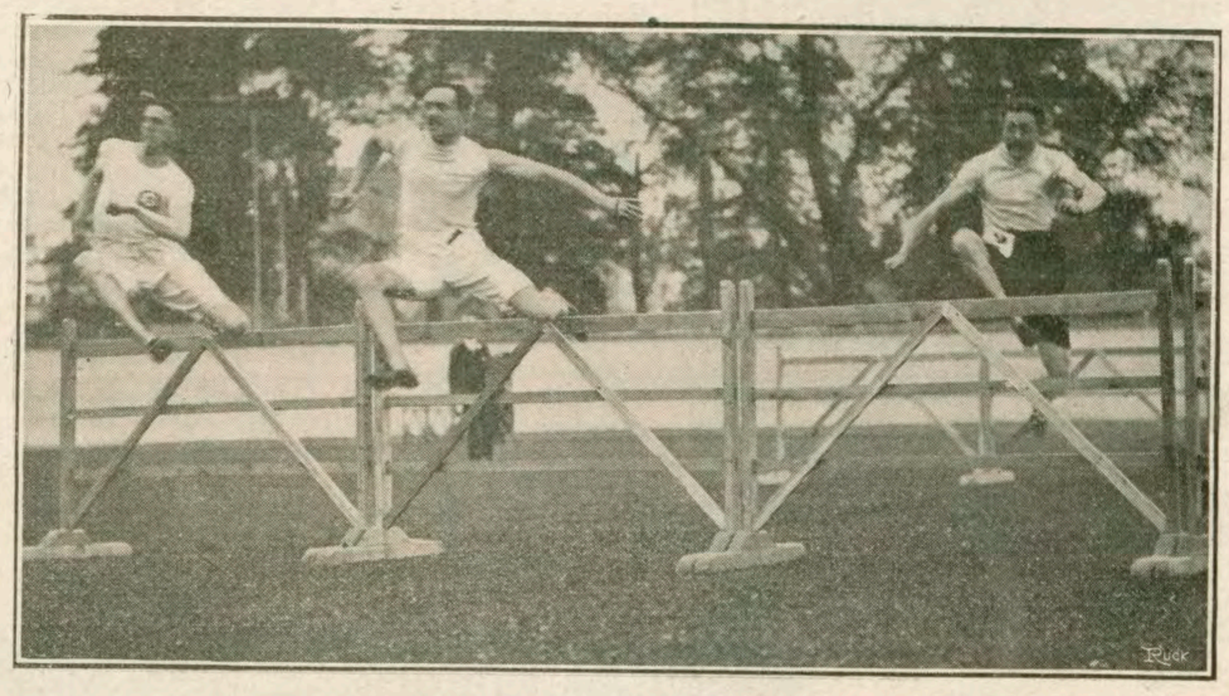
Le premier relai du Championnat d'un mille, à Franklin Field, Université de Pensylvanie, le 29 avril 1906. Il est question de cette course dans notre article.

(1) Voir les nos 398 et suivants.

LE RACING-CLUB EN ANGLETERRE

Pour la cinquième fois, le samedi 19 mai, nos champions du Racing-Club ont été disputer leur match annuel avec le South-London Harriers. Nos représentants, malgré une défense plus qu'honorable, furent battus par quatre victoires à trois.

Par KLINGELHŒFER



La course de 120 yards haies
Cette épreuve revint à Klingelhœfer (R. C. F.) qui couvrit la distance dans le temps excellent de 17 s. 1/5. Il battait le champion gallois E.-W. Gould.

Le Racing-Club de France avait envoyé, samedi dernier, une équipe disputer son match annuel avec les South-London Harriers.

L'équipe désignée n'était certes pas la meilleure que le Club pouvait désigner, mais le challenge du mille qui se courait le lendemain lui a fait réserver de Fleurac et Soalhat, et Belier du Coteau avait besoin d'un repos bien mérité par ses pérégrinations athéniennes. Dans l'ensemble l'équipe était bonne, Chavez, Versel et Pouillot très en forme, Tissier assez prêt, les autres très à court d'entraînement.

La piste de Herne Hill, où se disputait le match, est la fameuse piste de bicyclettes à l'intérieur de laquelle on a aménagé une piste encendrée d'un quart de mille au tour. La piste est très bonne, malheureusement les virages, un peu courts de rayon, n'ont pas été relevés comme à Stamford Bridge. Heureusement l'on y vire à gauche comme en France et comme sur les nouvelles pistes anglaises.

La réunion a été intéressante pour le public et pour nous qui avons espéré la victoire jusqu'à la dernière épreuve.

Les diverses rencontres. La réunion débutait par le 1/2 mille match (804 m.). Pouillot y rencontrait George ; les Anglais, qui généralement ne vendent pas la peau de l'ours avant de l'avoir tué, escomptaient fermement une victoire nationale. George est considéré comme un des concurrents les plus sérieux du Championnat anglais, et la façon dont Pouillot l'a tordu prouve la haute qualité de notre crack. Leneru l'a emmené pendant un tour et George a été légèrement décollé. Dans la ligne opposée il a essayé de reprendre contact. Pouillot a produit son effort et gagné, sans être inquiété, dans le temps de 1 m. 59, qui bat le record français des 800 m., d'autant mieux que le 1/2 mille a 804 m. Au cours de l'épreuve, Leneru a reçu un coup de pointe qui lui a ouvert profondément la jambe et a compromis sérieusement sa chance dans le 1/4 de mille.

La victoire très facile de Pouillot a produit une impression considérable car le 1/2 mille est une distance sur laquelle les Anglais sont habitués à triompher et qui, avec le mille, compte le plus d'adeptes en Angleterre.

Tissier est décidément trop nerveux pour les épreuves internationales ; je le crois de classe supérieure à ses deux vainqueurs du 100 m.

Chavez s'est promené dans le steeple ; les Anglais sont très mauvais sauteurs, n'ayant pas de piste aménagée pour le steeple. La foule anglaise apprécie, comme le bon populo français, le bain à la rivière, et la rivière anglaise creusée à pic nous a fourni ce spectacle réjouissant à chaque passage.

L'arrivée du 880 yards
Cette course fut une nouvelle victoire pour l'équipe française. Pouillot (R. C. F.) se classa premier, en 1 m. 59 s., devant George (S. L. H.), considéré par les Anglais comme imbattable.

Pour le 110 m., les South-London Harriers avaient fait appel à E.-W. Gould, champion du pays de Galles qui, à court d'entraînement, a été battu par moi dans le très mauvais temps de 17 s. 1/5. J'ai d'ailleurs une peur terrible des haies anglaises fixées ou à peu près et agrémentées de deux petits dépassants en bois qui vous impressionnent désagréablement. Aussi bien, il y a deux ans, je suis tombé en sautant la dernière haie.

Les Anglais ont nettement gagné leurs quatre épreuves. Versel a fait une très jolie course dans le mille, finissant près de Knoot, en 4 m. 28 s. 1/5, ce qui bat le record français de Delage.

La course de relais. Dans la course de relais, challenge Dave, privée des services de Leneru, blessé, l'équipe du R. C. F. comprenait Tissier, Klingelœfer, de Lespinay et Pouillot ; j'y ai fourni la course la plus dure de ma vie, car il y avait dix ans que je n'avais pas couru un 400 m. Je suis tombé dans le relai de Deusham, et à 200 m. du départ j'étais vidé ; j'ai continué jusqu'au poteau et j'ai trouvé un vieux reste de sprint pour battre le représentant des United Hospitals. L'assistance a eu pendant quelques secondes le spectacle de mon rôle désespéré dans la ligne d'arrivée.

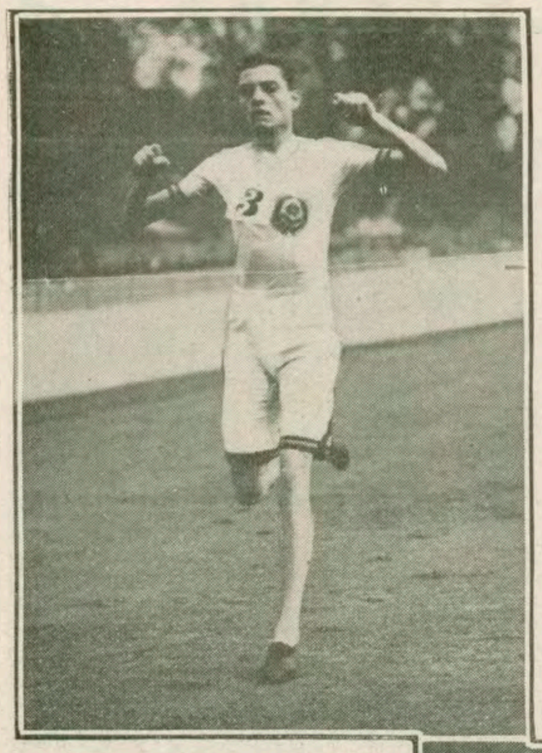
Deux handicaps encadraient le match 220 yards et 1.000 yards. Quelle leçon pour les Français que ces handicaps ! Les hommes luttent jusqu'au poteau avec une énergie inconnue ici et ceux qui n'ont aucune chance de se classer poussent à fond jusqu'au bout, rendant l'épreuve animée et intéressante pour le public qui ne se contente pas de nos luttes à 2 ou à 3 dans une épreuve à 20 partants dont 17 lâchent en chemin.

Cela doit, en grande partie, tenir au handicapeur qui ne classe que les coureurs finissant ou semblant finir à fond.

Au banquet, les Anglais, après les toasts d'usage, ont exprimé l'espoir de nous voir, surtout Pouillot, aux Championnats anglais.

En résumé, la leçon à tirer de cette réunion est le manque de tactique complet de nos représentants pour courir une épreuve où on doit sacrifier sa chance à l'autre.

L'arrivée du 100 yards
Watson (S. L. H.) fit une excellente course et battit, en 10 s. 1/2, Longhurts (S. L. H.) et notre représentant Tissier.



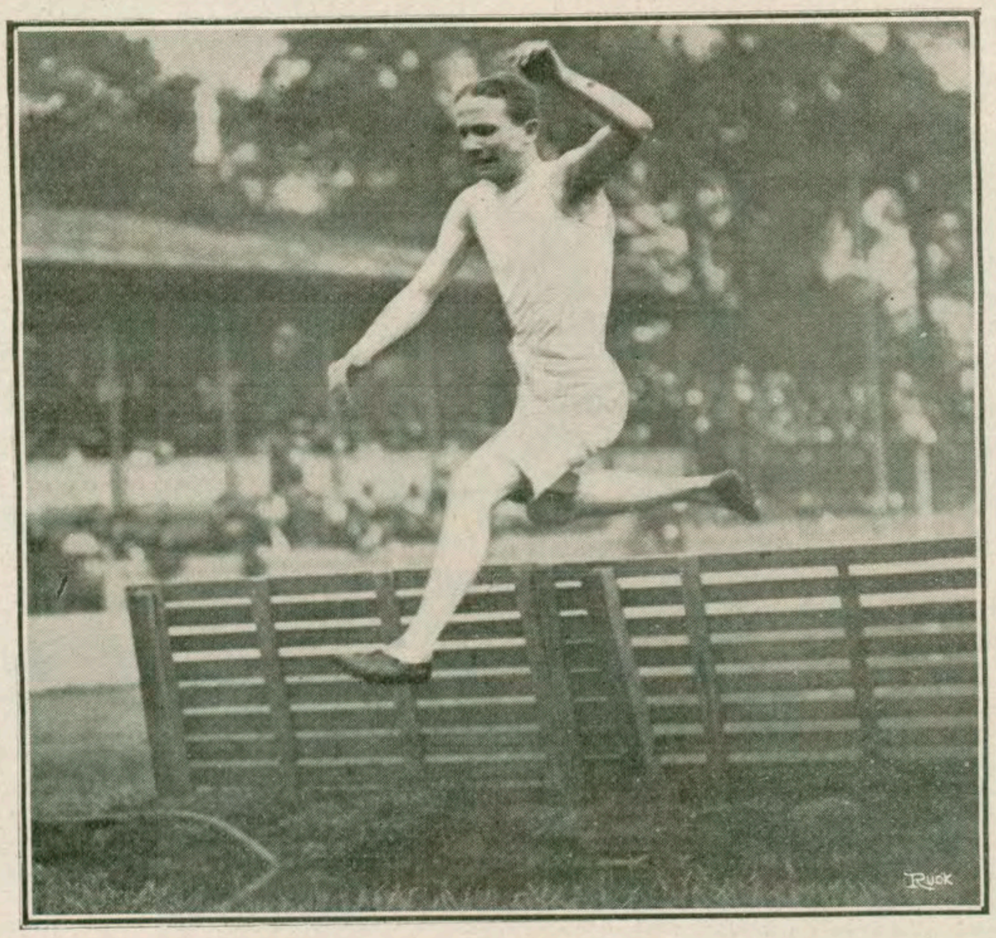
La course du mille.
Versel (R. C. F.) fut battu par Knott (S. L. H.), qui couvrit les 1.609 mètres du parcours en 4 m. 28 s. 1/5.

Le résultat du match, très honorable pour le Racing-Club de France, peut-il nous donner une indication sur l'écart réel qui nous sépare encore au point de vue athlétique? Je ne crois pas; nous sommes beaucoup plus loin que cela des athlètes anglais : personnellement je crois que, dans une dizaine d'années, les Français auront ajouté pas mal de noms à ceux de Gonder et d'Eynard sur la liste des recordmen; mais une transformation radicale doit avoir lieu dans l'athlétisme français : c'est une transformation morale. Ce qui frappe en Angleterre, c'est le fini de préparation de tous les coureurs; ce que je dis plus haut des deux handicaps auxquels nous avons assisté s'y rapporte; depuis le scratchman jusqu'aux limitmen, tous ont la distance dans les jambes, se sont préparés pour courir ce handicap et luttent jusqu'au poteau avec l'énergie d'hommes entraînés sur la distance; que voyons-nous en France? les handicaps disputés par des coureurs dont ce n'est pas la distance, mais qui espèrent « écumer » un prix par une erreur du handicapeur. Nous n'avons pas encore compris que, comme dit Gœthe, ce qui importe, c'est l'effort et non pas le succès, l'effort qui, tous les jours, nous améliore et d'individus débiles arrive à faire des athlètes utiles, sinon des cracks. Il faudrait qu'avant de se présenter dans une épreuve publique, le coureur ait suivi une préparation consciencieuse et intelligente : j'entends par là qu'il ne se contente pas de venir faire un petit tour de piste quotidien, mais qu'un travail raisonné et des essais constants contre la montre lui indiquent s'il progresse; on a malheureusement l'impression, en voyant Pouillot, par exemple, faire le demi-mille en 1 m. 59 s., que, bien entraîné, il pourrait faire beaucoup mieux. Nous n'y parviendrons que le jour où les cercles voudront faire les sacrifices nécessaires à l'entretien d'un entraîneur professionnel anglais ou américain et surtout, le jour où les coureurs français voudront se soumettre à leurs préceptes. Le coureur chez nous est absolument abandonné à lui-même; le club ignore totalement, avant une épreuve importante, s'il peut escompter une victoire. Le coureur s'est entraîné tout seul; il ignore lui-même ce dont il est capable; il sent bien si cela va ou si cela ne va pas, mais n'a aucune idée du temps minimum dans lequel il va pouvoir parcourir la distance. Au match Racing-South-London-Harriers dans le mille qui devait décider de la victoire, Knott, le gagnant, recevait tour par tour le temps mis à le parcourir et pouvait ainsi raisonner sa course : il eût été inutile de renseigner Versel et Geoffroy, car ils ignoraient totalement à quelle vitesse ils pouvaient marcher avec chance de succès.

La même remarque s'impose pour la tactique. Dans le 400 m. de Lespinay devait faire le jeu de Leneru; il part en tête très vite; les Anglais s'emparent des deux places et Leneru ferme la marche. Dès le départ la chance était ainsi compromise et d'ailleurs la partie fut perdue de loin. Dans le 3 milles, Versel chercha à fausser seul compagnie aux deux Anglais, audace que seul un Shrubb pouvait se permettre; couvrir douze tours de piste seul contre deux hommes pouvant se mener le train réciproquement, l'essai était audacieux.

La course de 440 yards
Nos représentants ne brillèrent pas dans cette course où deux Anglais se classèrent premiers: Reed (51 s. 2/5) et Densham.

La course de relais.
La course de relais pour le Challenge Dare sur 1.609 mètres a été gagnée par les South London Harriers. Cette photographie a été prise au moment du changement d'équipiers.



Chavez dans le 3/4 de mille steeple.
L'épreuve qui obtint le plus de succès fut celle des 3/4 de mille steeple. Notre compatriote Chavez y fut très applaudi en accomplissant le parcours en 3 m. 46 s., devant Spencer (S. L. H.).

En résumé, ce n'est pas la qualité qui manque, c'est l'absence de toute méthode qui empêche nos athlètes de se distinguer dans les réunions internationales. J'ai battu S.-W. Gould dans le 110 m. haies, évidemment à court de préparation. Très probablement un mois plus tard le résultat serait différent, car il saura, petit à petit, améliorer sa condition; *be had not come yet*, il n'était pas encore venu, comme disent les entraîneurs anglais. On peut presque dire qu'en France nous n'avons pas eu un seul homme, à part Malfait peut-être, qui ait jamais été prêt. C'est triste à dire, mais heureux pour l'avenir... si nous changeons.

KLINGELHŒFER.

La persistance de la grève des ouvriers de l'imprimerie et de la photogravure nous oblige à prier encore nos lecteurs de nous accorder toute leur indulgence pour les retards qui se rencontrent en ce moment dans les numéros de la "Vie au Grand Air". Cet état de choses explique les difficultés que nous éprouvons à serrer de près l'actualité, comme nous avons coutume de le faire en temps normal.

Nous sommes vraiment au regret de cette situation indépendante de notre volonté, mais nous espérons que les lecteurs de la "Vie au Grand Air" voudront bien, en excusant les imperfections momentanées de leur journal, nous témoigner leur fidélité au cours de cette crise qui se prolonge plus que nous le pensions. Ils peuvent se rendre compte d'ailleurs, qu'au point de vue de la rédaction et des documents, nous redoublons d'efforts pour que l'intérêt sportif de leur journal ne se démente pas.

Le Grand-Prix du Cercle du Bois-de-Boulogne

Par ROGER DE BARBARIN

M. J. Hannay (Anglais)
Gagnant du Grand-Prix du Bois-de-Boulogne. Tuant 17/18, à 27 mètres.

Le Grand-Prix de tir aux Pigeons s'est disputé les 21, 22 et 23 mai. ⌀ M. Roger de Barbarin — un des premiers fusils de France, détenteur du record du plus grand nombre de pigeons d'argile abattus sans en manquer un seul, en ayant touché 81 consécutivement — a bien voulu donner le compte rendu de cette épreuve aux lecteurs de la " Vie au Grand Air ".

Le Grand-Prix du Bois de Boulogne, qui se tire chaque année en mai, consiste actuellement en une poule de 150 francs par tireur et une coupe-challenge offerte par M. J. Gordon Bennett, d'une valeur de 8.000 francs, coupe dont le gagnant est détenteur pendant un an, son nom étant ensuite gravé sur le piédestal, mais dont il ne peut devenir définitivement propriétaire qu'après avoir triomphé *trois années de suite*, ce qui est bien le cas de dire : qu'il y a loin de la coupe aux lèvres !

Ce Grand-Prix du Cercle du Bois de Boulogne a été tiré à la pelouse des Acacias, les 21, 22 et 23 mai. Les tireurs, au nombre de quinze pour cette dernière journée, étaient, par ordre d'inscription : MM. Salvago, marquis de Longueil, Nouvellet, comte H. d'Oultremont, baron Gourgaud, Randolph, prince Alexandre de Caraman-Chimay, Maurice Bucquet, Robinson, J. Hannay, Marcel Avril, comte Dursus de Courcy, Henri Say, R. Huet, Rincon Gallardo.

Le tir a été excellent, grâce à des oiseaux de premier ordre, et souvent, le stand a résonné des bravos des assistants. M. J. Hannay (Anglais) s'est classé 1er en tuant 17 pigeons sur 18. M. Salvago (Egyptien) second avec 16 sur 18. A noter que ce remarquable tireur avait seul abattu 11 oiseaux sur 11. Son 12e pigeon, très difficile, est parti avec une extrême rapidité et est tombé mort, après avoir été touché, à quelques mètres hors de la limite réglementaire.

Venaient ensuite : M. Maurice Bucquet, 3e; M. Nouvellet, 4e; puis M. le baron Napoléon Gourgaud, Président du Tir du Bois de Boulogne, et enfin M. Dursus de Courcy. Ce Grand-Prix étant un « handicap », le gagnant de l'année précédente, le prince Alexandre de Caraman-Chimay, qui en 1905 avait triomphé si difficilement de M. André de Lesse, tirait à 27 mètres.

Les vainqueurs de cette épreuve dont les noms sont inscrits sur le piédestal de la coupe sont : M. Rincon Gallardo, en 1902; le baron de Tavernost, en 1903; M. Storms, en 1904; le prince Alexandre de Caraman, en 1905.

La première année, le Grand-Prix comportait, outre la somme de 150 francs versée comme entrée par chaque tireur, une allocation de 12.000 francs offerte par M. James Gordon Bennett, ce qui donnait à ce prix un plus grand intérêt et faisait concourir un nombre bien plus considérable de tireurs. Cette allocation n'ayant pas été renouvelée, le nombre des concurrents, depuis cette époque, diminue de jour en jour.

Il est regrettable que la grande épreuve parisienne ne soit pas aussi richement dotée que les épreuves analogues de Monte-Carlo.

ROGER DE BARBARIN.

Le baron Napoléon Gourgaud,
Président du Cercle du Bois de Boulogne.

M. Henri Journu,
Gagnant du Prix Rodocanachi, tirant à 31 m., par handicap.

Le prince Alexandre de Caraman-Chimay
Gagnant du Grand-Prix en 1905.

Avantages à nos Abonnés

1. Nos abonnés ont droit à une prime magnifique consistant en une parure de chemise en titre fixe, d'une valeur de 26 francs. Pour la recevoir, envoyer 3 fr. 50 pour la France, 6 francs pour l'étranger, pour frais divers.

2. L'abonnement étant de 24 francs par an et l'année se composant de 52 numéros à 50 centimes, les acheteurs au numéro payent 26 francs; les abonnés bénéficient donc d'une réduction de 2 francs.

3. Les renseignements qui nous sont demandés par nos abonnés leur sont adressés à titre gracieux, alors que nos lecteurs doivent joindre 30 centimes aux demandes de réponse par lettres.

4. Les numéros exceptionnels sont envoyés à nos abonnés sans augmentation de prix.

5. Les numéros de la Vie au Grand Air *et des autres publications Pierre Lafitte et Cie qui manquent à la collection de nos abonnés leur sont envoyés à moitié prix.*

Published on Juny 1st 1906, Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 1905, by Pierre Lafitte.

De l'Ancien Vincennes à la Butte-Mortemart

Par SAINT-GEORGES

Ce fut dans la vallée de la Bièvre, près de Jouy, que furent tentés les premiers essais de Steeple-chasing, ou plutôt de courses au clocher. Après les célèbres réunions de la Croix-de-Berny, après La Marche, fut fondée la Société des Steeple-Chases dont notre collaborateur retrace le rôle depuis son origine.

La Société des Steeple-Chases de France pourra bientôt célébrer le jubilé de ses cinquante ans. Ce fut en 1863 qu'elle fut fondée par un groupe de sportsmen du Cercle de la rue Royale qui apportèrent non seulement l'appui de leurs personnalités, leurs connaissances techniques, mais encore les premiers fonds L'empereur Napoléon III fut quelque peu le parrain de la jeune société; il l'aida de sa cassette, par l'intermédiaire de son parent S. A. le prince Joachim Murat, président de la Société. Le comte de Juigné était vice-président. Les membres fondateurs étaient : MM. le prince de Beauvau, le comte de Bréon, le comte A. des Cars, Henri Cartier, le baron E. de Caters, le baron Finot, le marquis de Galliffet, A. de Lignières, le vicomte R. du Manoir, le vicomte de Namur, le général vicomte de Noüe, Paul Rattier, le vicomte A. Talon.

Le règlement paru à la fin de 1862 fut approuvé par le comte Walewski, ministre d'Etat. Chose curieuse, l'idée du gouvernement fut qu'il encourageait ainsi l'élevage du demi-sang galopeur, considéré comme adroit sauteur. M. Forcinal prouva que la théorie se pouvait soutenir, mais les gens de cheval ne s'abusèrent pas sur l'avenir ouvert à l'élevage pur sang par ce nouveau débouché.

Le terrain choisi fut Vincennes. Il était admirable. Le champ de courses tronqué d'à présent ne peut donner qu'une vague idée de ce parcours immense, varié, hérissé d'obstacles « liverpooliens », où il ne fut pas rare de voir gagner un cheval tombé une ou même plusieurs fois.

L'inauguration au printemps de 1863 fut un événement tel qu'il fallut avoir recours à la troupe pour faire évacuer les pistes. Plus de cent mille spectateurs faillirent n'assister à aucun spectacle, car on crut un instant que l'envahissement ne permettrait pas de courir. Le comte Stanislas de La Rochefoucauld, le comte René de Montécot, le baron Finot cherchèrent en vain à haranguer la foule; rien ne fit; les jockeys restèrent plus de trois quarts d'heure en selle sans pouvoir partir. Les courses ne purent avoir lieu qu'à quatre heures. Ce fut une inauguration inoubliable.

Les héros du Steeple-Chasing, gentlemen, jockeys ou chevaux de 1863 à 1870 ont laissé des noms célèbres sur le turf. On se rappelle les prouesses du vicomte Talon, de Lamplugh, Casidy, les exploits de Magenta, Auricult, Astrolabe, Valentina, Betty; les émotions de toute cette époque où l'on aima tant le sport pour lui-même, époque à jamais évanouie où le prix de la rue Royale, 20.000 francs, je crois, disputé sur sept mille mètres, fut si émouvant que le nom de son premier vainqueur, Nuage, est inscrit en lettres d'or dans les annales du Steeple-Chasing. Temps exquis des illusions, des joies naïves, des relations cordiales, des plaisirs simples, de l'oubli du lucre devant du beau sport.

En 1873, la Société fut reconstituée sous la présidence du Prince de Sagan, innovateur, organisateur de premier ordre. C'est à lui que nous devons Auteuil, le plus populaire de nos champs de courses, le plus élégant avec Longchamp.

L'inauguration d'Auteuil, à la fin de 1873, eut moins de curieux que celle de Vincennes, car la pluie s'était chargée de disperser la foule, mais les incidents d'un parcours nouveau, les chutes causées par des obstacles inconnus des chevaux et des hommes ou mal placés, ont laissé le souvenir d'une réunion abracadabrante. Que n'avait-on fait cependant pour mettre tout au point, même le terrain que le général de Biré avait fait fouler, durant des semaines, l'hiver précédent et au printemps, par la nombreuse cavalerie qui était alors sous ses ordres!

Les incidents comiques. Pirouettes et courses de mardi-gras, loin de nuire au sport d'Auteuil, assurèrent aussitôt sa vogue. Souvent les concurrents manquèrent, plus que le public; le baron Finot fit le vide bien des fois, puis le marquis de Saint-Sauveur devint un rival; le premier gagna le Grand Steeple-Chase avec La Veine, jument hors ligne; bientôt ce fut le second qui remporta succès sur succès dans cette épreuve, avec Ventriloque et Wild-Monarch, deux années de suite vainqueur. La casaque marron, toque rouge, contre la casaque marron, manches rouges, représenta un assez long antagonisme, doublé de celui d'Andrews et de Blatchet. Puis, le baron reprit peu à peu la suprématie, mais sans triompher immédiatement dans la grande épreuve d'Auteuil, qui se courait alors en handicap sur 6,000 mètres. Nous assistâmes, en 1880, à la surprise de Recruit II qui, ayant couru médiocrement ce printemps-là, sous les couleurs du comte d'Evry, passa en vente au Tattersall l'avant-veille de la course et fut acheté par M. Robinson pour seize mille et quelques cents francs. Le cheval resta sous la direction de Wigginton, conserva la monte d'Oxford et, après une course d'attente si prolongée, qu'il semblait suivre en amateur, Recruit II, qui avait autant de qualité que de tête, vint, dans la dernière boucle, pour l'emporter aisément.

Avec Maubourguet, sous les couleurs du marquis de Saint-Sauveur, nous eûmes, en 1881, le Midi triomphant. J'ai l'impression d'avoir connu cent propriétaires ou éleveurs de Maubourguet, tant ses compatriotes avaient adopté le champion de la région, surtout après la victoire. Ce cheval a commencé l'affolement d'élevage du pur-sang, qui a coûté si cher au Sud-Ouest. Chacun voulut élever un Maubourguet, mais ce n'est pas commode, même de faire un gagnant de sport illégitime.

Whisper Low et Too Good nous firent goûter du grand classique anglais, nous firent voir des animaux amenés avec art, à jour fixe, sautant impeccablement, montés par des professionnels à la tenue de gravure, campés au fond de la selle, les rênes longues, sur des encolures affinées par les crinières nattées, tout le chic suprême du genre, avec, au bout, la réussite. Varaville interrompit la série anglaise, mais Redpath (1885) vint à son tour imposer son chic d'Outre-Manche à nos admirations.

Des craintes pour le steeple-chasing national commencèrent à se faire sentir. Tout allait être perdu, même l'honneur! Jamais plus, pensaient les pessimistes, nous ne devions gagner contre ces terribles concurrents anglais ou irlandais, pour l'affutage desquels, disait-on, nos voisins copiaient exactement la piste d'Auteuil; Boissy (1886), pour la plus grande gloire d'Andrews, jeta du baume dans les âmes patriotes; ensuite, le baron Finot amena La Vigne, fille de La Veine, qui gagna brillamment, avec 64 kilos.

La victoire de Le Torpilleur, en 1889, fit impression en raison de la personnalité intéressante de son propriétaire, M. G. Ledat, dont on avait suivi la marche ascendante depuis le début de ses couleurs avec le demi-sang My First. La même année que Le Torpilleur, M. Ledat avait Saint-Claude, excellent cheval avec lequel il remporta le prix Wild-Monarch, puis l'année suivante la Grande course de Haies.

En 1890, on adopta le parcours de 6,500 mètres, et le handicap fut remplacé par le poids pour âge, afin de récompenser les meilleurs. Royal-Meath, champion d'Outre-Manche, inscrivit brillamment son nom en tête de la nouvelle liste. Il ne valait assurément pas la jument française, tout à fait extraordinaire, qui fit triompher de nouveau, l'année suivante, les couleurs du baron Finot.

Une jument d'obstacles fameuse. J'ai nommé Saïda, véritable petite merveille d'adresse, de qualité, de courage et d'endurance, que le « père du steeple-chasing » avait placée dans son estime parmi les meilleurs qu'il ait eus. Et que n'a-t-il pas eu, pourtant, avec l'admirable Basque, gagnant certain de cette épreuve, et pour lequel il dut déclarer forfait à la dernière minute, par suite de deuil; avec Blaviette, avec Baudres, Beaurepaire, Jacinthe, Nestor II, Coureuse-de-Nuit, etc.

Mauvaises années, celles de Fleurissant (1892), de Skedaddle (1893), qui battit Surcouf, par suite de la mauvaise tactique du jockey de celui-ci. En 1894, triomphe escompté de l'imbattable Loutch, portant les couleurs Holtzer, formidables en leur temps, bien que ce propriétaire, qui faisait courir pour se distraire, n'ait jamais eu ni le goût, ni un sentiment vrai du cheval. Un ami l'initia au sport; il ne s'y amusa guère, et ne conserva un beau jour qu'un élevage, pour lequel il ne semble pas s'être passionné davantage. Loutch, l'illustre Loutch, doit cependant être un bon souvenir. Il est plus sage, d'ailleurs, de ne pas chercher à ressusciter de tels champions, car, pour un semblable animal, plus qu'hypothétique, que de déboires!

Les élus du steeple-chasing furent, en ce temps, les tièdes, les indifférents. M Robert Lebaudy ne regarda pas courir Styrax (1895), bien qu'il fût présent. Il se promena avec un ami, durant toute la course, sans s'inquiéter un instant de la position, ni de la chance de son cheval. On n'est pas plus élégant, bien que le roi d'Angleterre serait choqué de cette attitude peu sportive. M. Wysocki, avec Valois (1896), ne témoigna pas d'une telle insouciance. Sa joie fit plaisir à tous. Quant à l'émotion compréhensible qu'éprouva la charmante sociétaire de la Comédie-Française, Mlle Marsy, en suivant le vol de Solitaire sur ce long parcours, elle devint communicative, et jusqu'au moment où le cheval extraordinaire et vraiment populaire eut passé la dernière haie, toutes les poitrines furent oppressées ou haletantes. Solitaire alla jusqu'au bout, dans ce train fou qui avait désarticulé tout le lot, et jamais on ne vit telle désinvolture à couvrir le parcours... à tombeau ouvert.

En 1898, la question fut de savoir lequel était le meilleur d'Ardent II ou de Marise, tous deux étant chez Guinebert. La jument de M. L. Faider, aujourd'hui poulinière chez M. J. de Brémond, l'emporta brillamment. Les couleurs de ce jeune propriétaire devaient peu durer. D'ailleurs, il mourut peu de mois après, dans l'Amérique du Sud, où il suivait sa carrière diplomatique.

Nous entrons ensuite dans une période sans grand relief : Tancarville (1899), un peu inattendu, ne confirme point ensuite la qualité montrée; Mélibée fut la négative de tout ce que peut imaginer un homme de cheval; lorsque le steeple-chaser de M. Maurain débuta à Auteuil, l'opinion unanime fut qu'il ne passerait jamais la rivière, empêché par des jarrets horribles. « Les jambes! mais ça ne sert à rien, c'est ce qu'il y a là-dedans qui est tout », disait un vieil abonné, en se frappant la poitrine. Cette théorie aux allures fantaisistes, est bien près d'être absolument vraie.

Calabrais (1891) n'est célèbre que par l'impromptu : « C'est lui Calabrais, c'est Roger qu'a la braise. »

Gratin (1892) a fait triompher les couleurs d'une jolie femme, Mme Ricotti; après Thalie, Terpsichore. Ce grand steeple-chase reste célèbre par la chute du cheval de M. Wysocki, Verdi, qui, tombé à la rivière du huit, alors qu'il ne pouvait être rejoint, fut remonté, vint sauter la dernière haie à côté de Gratin, et succomba après avoir semblé devoir l'emporter, fait extraordinaire que l'on eût voulu voir s'accomplir, rien que pour dire, comme Astier-Réhu, « J'ai encore vu ça! »

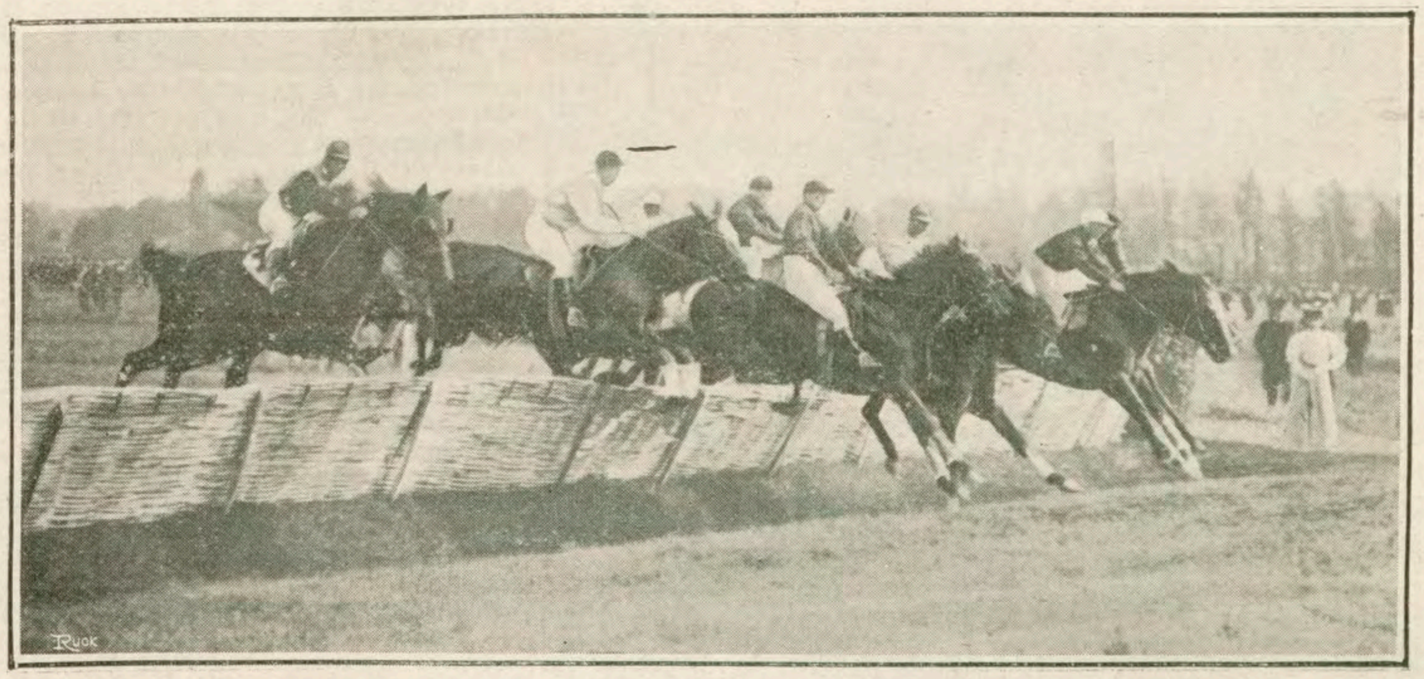
Les trois dernières années ont vu triompher des couleurs sympathiques, avec Veinard, celles de M. Liénart, le propriétaire belge, avec Dandolo, celles de M. Fischoff, propriétaire américain, tous deux Français d'élection sur notre turf; enfin, celles non moins estimées et aimées de M. Jean Stern, avec Canard.

Et maintenant, qui va gagner ce prix monstre? L'émotion sera grande, comme toujours, et une fois de plus, nous figurerons ces enfants sages que le père récompensait en les menant... voir manger des glaces.

SAINT-GEORGES.

Le Steeple-Chase d'Enghien et le Grand Steeple

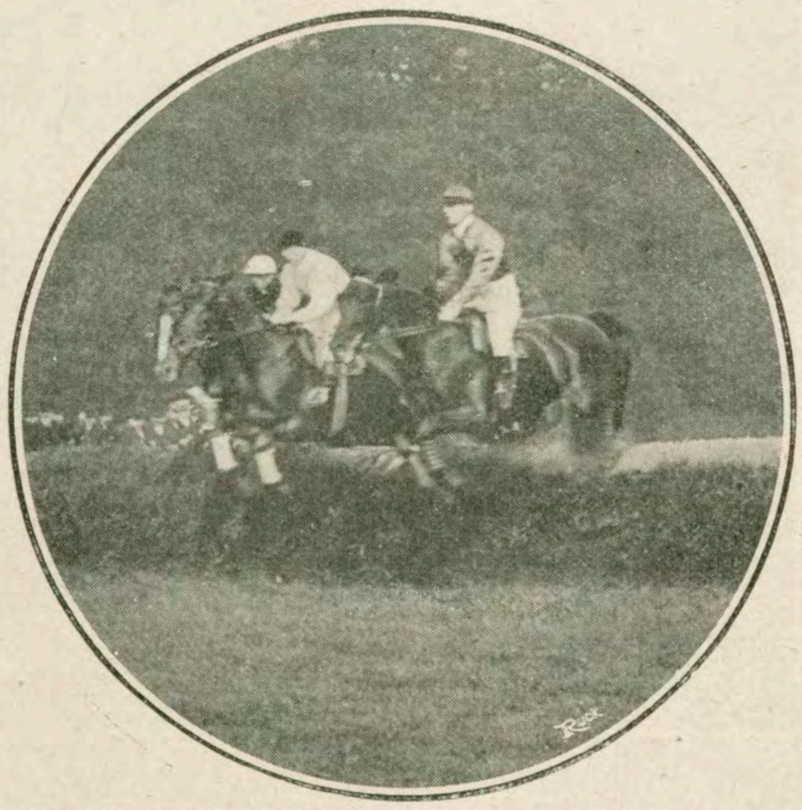
Le Steeple-Chase annuel d'Enghien constitue chaque année le dernier galop en vue du grand Steeple d'Auteuil. Les titres des principaux concurrents de cette épreuve qui doivent prendre part à la course de dimanche prochain.



Le saut d'une claie au premier tour dans le Steeple annuel d'Enghien
Planète, Fragilité, Uranie, Crémant, Knicknack, Kriss, Issoudun, Matsouyé. Les concurrents sont groupés; Violon II n'a pas encore rejoint le peloton.

La réunion du Steeple-Chase annuel d'Enghien offre tous les sans un spectacle particulièrement intéressant. C'est en effet la répétition générale de cette grande première que constitue le Grand Steeple d'Auteuil. Comme toutes les répétitions générales, elle présente de sensibles différences avec la première. D'abord, il est fait quelques coupures : le parcours, plus réduit puisqu'il est de 4.500 mètres au lieu de 6.500, comprend aussi un moins grand nombre d'obstacles ~Ensuite, la piste d'Enghien ne ressemble que vaguement aux grandes lignes d'Auteuil sur lesquelles un cheval de grand abatage peut s'étendre plus à l'aise. Enfin, les concurrents, tels des ténors fameux, ménagent leurs effets de façon à ne pas se trouver sans ressources une fois le grand jour venu. Ces réserves étant faites, on ne peut s'empêcher de reconnaître que le Steeple-Chase d'Enghien permet aux meilleurs sujets de la spécialité de mettre en relief leurs qualités de sauteur et de galopeur et de fournir entre eux une ligne intéressante pour l'épreuve d'Auteuil. Depuis deux ans du reste, l'événement se plaît à vouloir donner raison à cette façon d'envisager les choses, puisque tour à tour, Dandolo et Canard, les héros de la répétition générale, renouvelèrent leurs triomphes deux semaines plus tard au jour de la première.

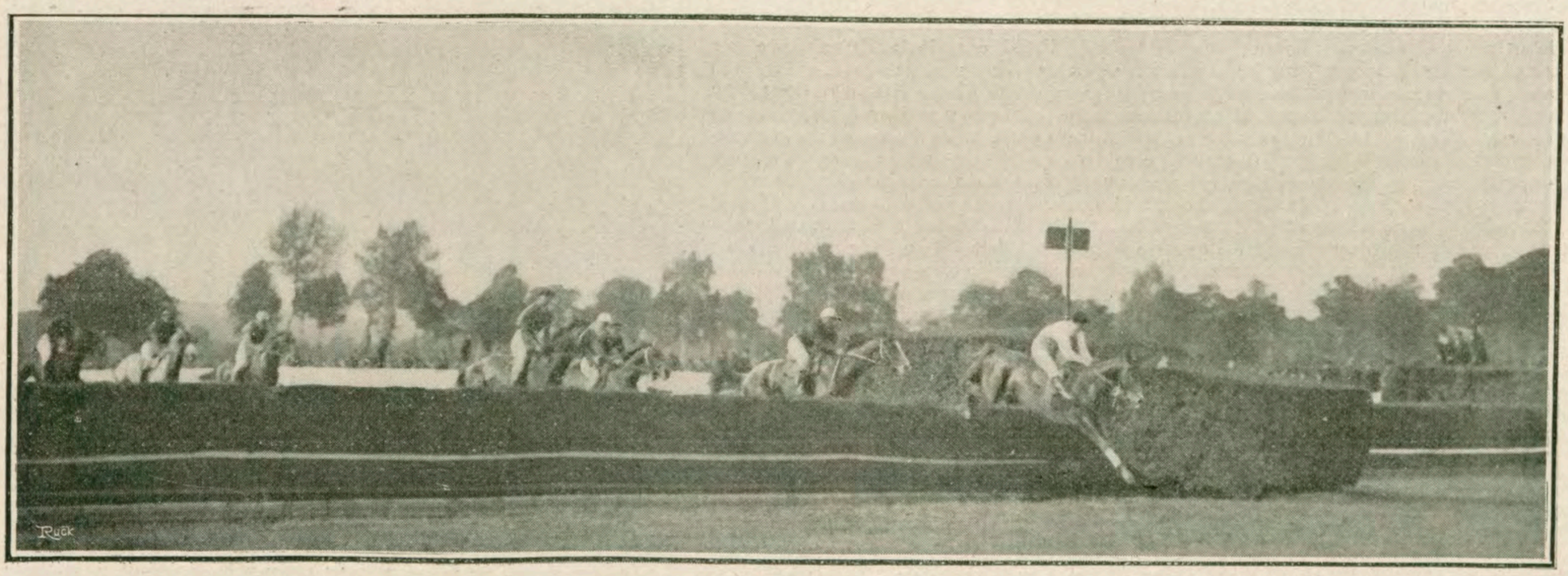
Les concurrents. Si donc nous appliquons cette théorie cette année, le concurrent en vue, le vainqueur probable, doit être Fragilité. Le fait n'aurait rien qui pût nous étonner. Depuis le début de l'année, sa carrière présente un ensemble de victoires concluantes. A Nice, elle remporte le prix des Vétérans, et n'échoue dans le Grand Prix que par accident, elle bat Assam et Violon II dans le Grand Prix de Monaco. Puis, après quelques victoires à Auteuil et à Saint-Ouen elle enlève le prix du Président à Auteuil sous le top weight de 75 kilos, rendant 10 livres à Issoudun et à Canard et 23 livres à Matsouyé. Enfin



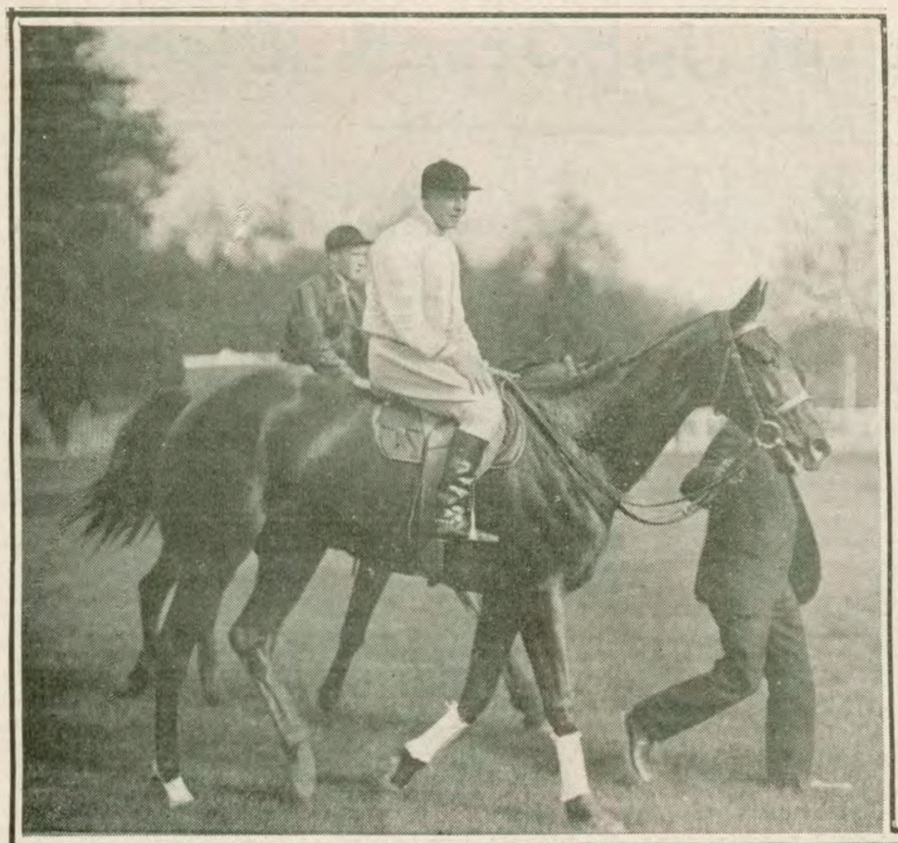
Le saut du talus en terre au second tour
Issoudun, Fragilité, Violon II, Matsouyé, Crémant, Kriss, Frosdorphe, Violon II a rejoint les concurrents de tête et mène sur la même ligne que Fragilité et Issoudun.

l'autre jour, à Enghien, à poids égal avec Violon II, rendant 6 livres à Issoudun et 10 livres à Matsouyé, elle triomphe dans un style incomparable. Sautant avec adresse, dépensant sur l'obstacle juste ce qu'elle doit dépenser, elle prend la tête du peloton à mi-parcours et résiste nettement au rush de Matsouyé.. En somme, l'ensemble de sa carrière glorieuse, son style impeccable et aussi la monte de son admirable jockey qui se trouve être tout à la fois son habile entraîneur et son heureux propriétaire semblent lui assurer la meilleure chance pour l'épreuve du 3 juin.

Violon II ne serait pas Violon II, qu'après sa course d'Enghien, on ne voudrait lui reconnaître aucune chance dans le Grand Steeple. Il est vrai que sa principale excuse est que sur l'hippodrome de Saint-Gratien il n'a jamais été lui-même tandis qu'au contraire les grandes lignes d'Auteuil lui conviennent parfaitement. En outre, son courage venait d'être soumis à une rude épreuve dans une course plate chaudement disputée à Maisons-Laffitte. Il est permis d'espérer que quelques jours de repos auront pu le remettre en confiance pour l'épreuve de dimanche. Tous les hommes de sport applaudiraient à sa victoire, car elle serait le couronnement mérité d'une carrière glorieuse entre toutes et la consécration définitive d'un cheval



Le second saut de la rivière
Crémant, Frosdorphe, Violon II, Uranie, Matsouyé, Issoudun, Fragilité. Cette photographie permet de voir la sûreté de saut que possède Fragilité, en même temps qu'elle met en relief l'aisance admirable de son jockey.



Fragilité
Jument alezane, 6 ans, par The Quack et Fram, à P. Woodland, gagnante du Steeple-chase annuel d'Enghien, montée et entraînée par son propriétaire.

auquel, au cours de trois générations successives, aucun concurrent n'a pu être régulièrement opposé.

Les engagements supplémentaires. Affligés tous deux des honneurs de la surcharge, Canard et Dandolo complètent le groupe des gloires du turf qui doivent prendre part au Grand Steeple. Le premier, malgré quelques bonnes courses, ne semble pas avoir retrouvé la forme qu'il tenait l'année dernière. Quant au deuxième, il n'a pas couru depuis longtemps. Son écurie du reste ne semble pas avoir une grande confiance en sa chance, puisqu'elle vient d'inscrire dans les engagements supplémentaires Crémant, son camarade d'écurie. Celui-ci vient de finir quatrième à 16 longueurs de la première dans le Steeple d'Enghien. Pendant tout le parcours il avait figuré, mais à regret semble-t-il, dans les premiers rangs.

Deux autres engagements supplémentaires ont été faits le 22 mai, l'un pour Matsouyé, l'autre pour Issoudun. Matsouyé n'a pour ainsi dire pas de carrière à son actif. C'est un parvenu. Mais, depuis qu'il est chez Leigh, il ne cesse de faire des progrès constants, le 15 avril, il était quatrième dans le prix du Président de la République sur 4.200 mètres, derrière Fragilité qui lui rendait 23 livres ; l'autre jour, à Enghien sur 4.500 mètres, il était second à une longueur de la même Fragilité dont il ne recevait plus que 10 livres. C'est en outre un courageux, qui pendant toute la course a fait preuve d'une remarquable endurance. Cette endurance suppléera-t-elle suffisamment à sa qualité et lui permettra-t-elle sur un parcours plus long de 2.000 mètres, de prendre sa revanche malgré un désavantage de 5 livres ?

Violon II
Cheval bai brun, par Toujours et Victorine, à M. Douvreleur, entraîné par A. Baresse, n'a pas figuré, monté par Daix, dans la grande épreuve d'Enghien.

Issoudun saurait sauter, qu'il serait le candidat le plus autorisé du Grand Steeple. Il possède, en effet, cette aptitude spéciale à laquelle Gratin doit tant de victoires : la pointe finale. Il excelle à placer à la fin d'un long parcours un rush irrésistible. Malheureusement, il est retardé par la façon maladroite dont il passe les obstacles. A Enghien, son jockey lui a imposé une tactique différente de celle qu'il avait employée jusqu'à présent avec lui. Au lieu d'attendre, il a mené crânement avec les chevaux de tête ; il est tombé au mur en pierre au dernier tour, provoquant la fatale discussion entre ceux qui le voyaient battu et ceux qui émettaient l'avis contraire.

Le seul concurrent étranger dont l'engagement ait été maintenu est le cheval de M. B. Ismray, Théodocion : s'il se présente au poteau, il assurera à l'épreuve son caractère international : il semble que ses prétentions doivent se borner à ce rôle. En effet, l'ensemble de sa carrière ne permet pas de croire qu'il puisse repasser le détroit en triomphateur.

La jeune génération. Depuis vingt ans, le glorieux trophée d'Auteuil est échu par neuf fois à l'un des représentants de la jeune génération. Cette année les quatre ans qui restent engagés sont Master Bob II et Va et Viens, à M. Liénart, Burgrave II, à M. Gaston Dreyfus, Fontenailles, à M. H. Rigaud, Arc-en-Ciel, à M. A. Veil-Picard, Gourville, à M. Achillopulo, Salomon à M. James Hennessy et Lemaître.

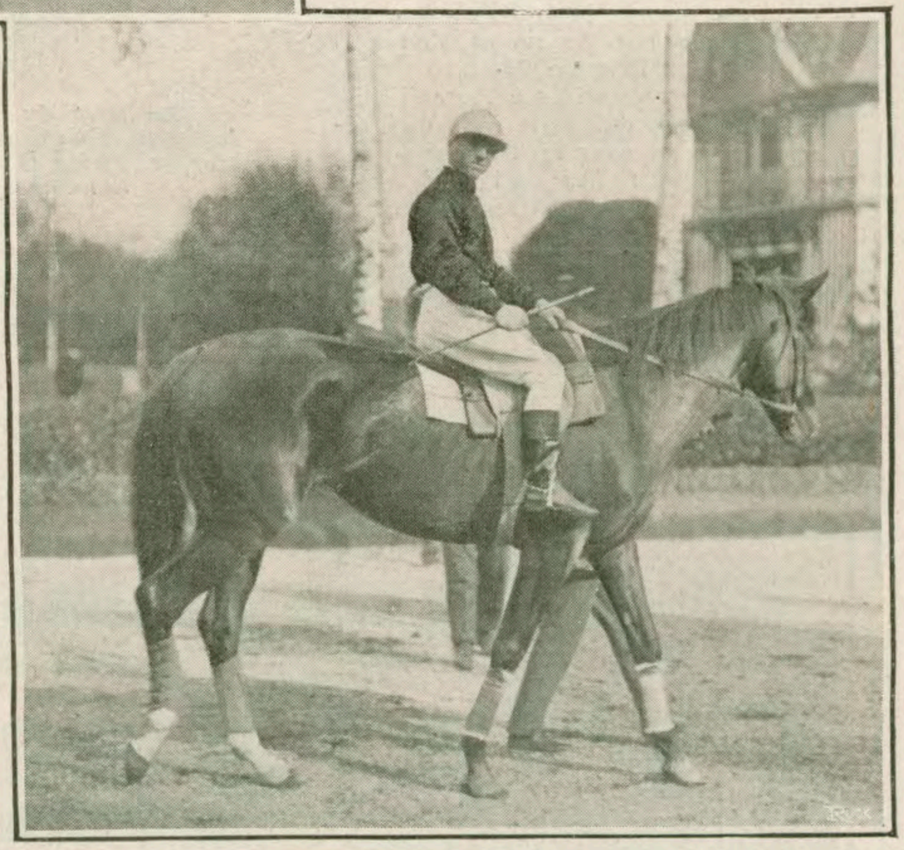
Burgrave II et Master Bob II se détachent nettement de leurs contemporains. Le premier a gagné de trois-quarts de longueur le steeple de 4.200 m. de la réunion donnée à Auteuil au bénéfice des familles des victimes de la catastrophe de Courrières. Monté par Duffy il battait de loin à une livre Issoudun, qu'il retrouve ici à quinze livres. Second auparavant derrière Frosdorphe, puis derrière Taïdoun, il avait remporté le 8 mars le prix Mondeville, notamment sur Matsouyé à poids égal, et le 25 février le prix Finot, ex-prix de l'Avenir, sur Cinéas et Salomon qui lui rendaient il est vrai quinze livres chacun. Demi-frère d'Escrimeur qui, l'an dernier, après être malheureusement tombé au brook dans le Grand-Steeple, remportait le vendredi suivant le prix des Drags avec une aisance significative, le fils de Saint-Damien se présente avec des titres particulièrement sérieux.

Le second, Master Bob, vient d'être battu de loin à Colombes par Rigollard : mais les tournants rapprochés ne sauraient lui convenir : à des chevaux de cette envergure il faut les grandes lignes droites d'Auteuil. C'est dans le style le plus plaisant qu'il a remporté le 17 avril le prix de Madrid dont le parcours est des plus sévères. Le 31 mars à Enghien, pour ses seconds débuts sur les gros obstacles, il succombait d'une tête seulement contre Arbeost dans le prix de la Scarpe. Il appartient en outre à une écurie toujours redoutable dont les destinées, savamment heureuses, sont confiées à l'un des maîtres dans l'art délicat de préparer un cheval en vue d'une épreuve déterminée. Particulièrement sympathique, M. Ch. Carter mérite de trouver, avec le fils du Sagittaire, la juste compensation des déceptions que lui fit éprouver l'année dernière Mal au Ventre, dont le caractère difficile ne paraissait pas toujours être compris avec un tact suffisant par son jockey.

En résumé, si Fragilité n'avait pas semblé marquer une certaine hésitation à Enghien en se dépêchant vers le poteau, sa chance s'imposerait. Son heureux propriétaire, servi par la fortune, saura peut-être malgré tout la faire triompher, et, après avoir remporté le Derby huit jours auparavant, ajouter pour la seconde fois, ce précieux fleuron à sa gloire de jockey. Il semble néanmoins que toutes les probabilités de victoire soient en faveur du lot composé d'Issoudun et de Matsouyé d'une part, et d'autre part de Master Bob II et de Burgrave II.

M. Romanet.

Nous prions nos lecteurs de nous adresser, sous forme de lettres ou d'articles, leur opinion ou leurs critiques, sur les sujets traités dans la **Vie au Grand Air** *par nos collaborateurs. Nous serons heureux de publier les lettres ou les documents qui nous sembleront intéressants, sans toutefois prendre sur ce point aucun engagement.*



Issoudun
Cheval al. 5 ans, par Gournay et Mandragore, à M. F. Coock, entraîné par M. Adèle, est tombé avec A. Adèle dans le Steeple d'Enghien.